Պրոլետարներ բոլոր յերկրների,
միացե՛ք!

ՀԿ(բ)Կ Կենտկոմի կուլտ. պրոպագանդայի
և ագիտացիայի բաժին

# ԱԳԻՏԱՏՈՐԻ ԲԼՈԿՆՈՏ

## № 13 (20)

ՀԿ(բ)Կ ԿԿ հրատարակչություն «Խ. Հայաստան»
ԵՐԵՎԱՆ—1937

Պրոլետարներ բոլոր երկրների, միացե՛ք

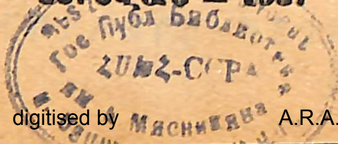
ՀԿ (բ) Կ Կենտկոմի կուլտ. պրոպագանդայի
և ագիտացիայի բաժին

# ԱԳԻՏԱՏՈՐԻ
# ԲԼՈԿՆՈՏ

## № 13 (20)



ՀԿ(բ)ԿԿԿ հրատարակչություն—Սով. Հայաստան
ԵՐԵՎԱՆ — 1937



# ԲՈՎԱՆԴԱԿՈՒԹՅՈՒՆ



6



## ՎԱՇԻՆԳՏՈՆԻ ՆԱՀԱՆԳ, ՔԱՂԱՔ ՊՈՐՏԼԱՆԴ

## „ԱՆՏ-25„ ԻՆՔՆԱԹԻՌԻ ԱՆՁՆԱԿԱԶՄԻՆ

# ՉԿԱԼՈՎԻՆ, ԲԱՅԴՈՒԿՈՎԻՆ, ԲԵԼՅԱԿՈՎԻՆ

ՋԵՐՄՈՐԵՆ ՎՈՂՋՈՒՆՈՒՄ ԵՆՔ ՁԵԶ ՓԱՅԼՈՒՆ ՀԱՂԹԱՆԱԿԻ ԱՌԹԻՎ:

ՄՈՍԿՎԱ — ՀՅՈՒՍԻՍԱՅԻՆ ԲԵՎԵՌ— ԱՄԵՐԻԿԱՅԻ ՄԻԱՑՅԱԼ ՆԱՀԱՆԳՆԵՐ ՀԵՐՈՍԱԿԱՆ ԱՆՎԱՅՐԷՋՔ ԹՌԻՉՔԻ ՀԱՋՈՂՈՒԹՅԱՄԲ ԱՎԱՐՏՈՒՄԸ ԱՌԱՋԱՑՆՈՒՄ Է ԱՄԲՈՂՋ ԽՈՐՀՐԴԱՅԻՆ ՄԻՈՒԹՅԱՆ ԱՇԽԱՏԱՎՈՐՈՒԹՅԱՆ ՍԵՐՆ ՈՒ ՀԻԱՑՄՈՒՆՔԸ:

ՀՊԱՐՏԱՆՈՒՄ ԵՆՔ ԽՈՐՀՐԴԱՅԻՆ ԽԻԶԱԽ ՈՒ ԱՐԻ ՕԴԱՉՈՒՆԵՐՈՎ, ՎՈՐՈՆՔ ԴՐՎԱԾ ՆՊԱՏԱԿԻՆ ՀԱՍՆԵԼՈՒ ԳՈՐԾՈՒՄ ԱՐԳԵԼՔՆԵՐ ՉԳԻՏԵՆ:

ԳՐԿՈՒՄ ԵՆՔ ՁԵԶ ՅԵՎ ՍԵՂՄՈՒՄ ՁԵՐ ՁԵՌՔԸ:

Ի. ՍՏԱԼԻՆ — Ա. ԺԴԱՆՈՎ
Վ. ՄՈԼՈՏՈՎ — Ն. ՅԵԺՈՎ
Կ. ՎՈՐՈՇԻԼՈՎ — Ա. ՄԻԿՈՅԱՆ
Լ. ԿԱԳԱՆՈՎԻՉ — Ա. ԱՆԴՐԵՅԵՎ
Մ. ԿԱԼԻՆԻՆ



**ՄՈՍԿՎԱ**

## ԸՆԿԵՐՆԵՐ ՍՏԱԼԻՆԻՆ, ՄՈԼՈՏՈՎԻՆ, ՎՈՐՈՇԻԼՈՎԻՆ, ԿԱԳԱՆՈՎԻՉԻՆ, ԿԱԼԻՆԻՆԻՆ, ԺԴԱՆՈՎԻՆ, ՅԵԺՈՎԻՆ, ՄԻԿՈՅԱՆԻՆ, ԱՆԴՐԵՅԵՎԻՆ

ՊՈՐՏԼԱՆԴԻՑ, 21 ՀՈՒՆԻՍԻ 1937 Թ.

Անսահման յերջանիկ ենք, ստանալով Ձեր վողջույնը և Ձեզ հետ ու մեր ժողովրդի հետ միասին հրճվում ենք խորհրդային ավիացիայի հերթական հաղթանակով: Ստալինյան մարշրուտն ավարտվեց: Մեր կառավարության առաջադրանքը մենք կատարեցինք, չնայած թռիչքի հետ կապված բացառիկ բարդ դժվարություններին:

Բոլշևիկյան կուսակցությունը և ժողո-

վուրդների առաջնորդ ընկեր Ստալինը մեր մեջ դաստիարակել են բացառիկ հաստատակամություն:

Սրտագին շնորհակալություն բոլշևիկյան ամուր դաստիարակության համար, որը նպաստեց հերթական հաղթանակին:

Ամուր սեղմում ենք Ձեր ձեռքը և կրկին անգամ շնորհակալություն հայտնում ընկեր Ստալինին՝ մեր անձնակազմի նկատմամբ ցուցաբերած ուշադրության ու հայրական հոգատարության համար:

Քեզ, ընկեր Ստալին, մենք հիշում եյինք միասին ու միշտ և հատկապես դժվարին րոպեներին և այդ մեծապես ոգնում էր մեզ կռվելու խոչընդոտների դեմ և հաղթելու դրանք:

Անձնակազմն առողջ է և պատրաստ կատարելու իր կառավարության նոր առաջադրանքները:

Ձեզ նույնպես ցանկանում ենք առողջություն, նոր հաջողություններ:

ՉԿԱԼՈՎ, ԲԱՅԴՈՒԿՈՎ, ԲԵԼՅԱԿՈՎ.



## ՄՈՍԿՎԱ-ՀՅՈՒՍԻՍԱՅԻՆ ԲԵՎԵՌ —ՀՅՈՒՍԻՍԱՅԻՆ ԱՄԵՐԻԿԱ

## ԱՆՎԱՅՐԵՋՔ ԹՌԻՉՔԸ ԿԱԶՄԱԿԵՐՊՈՂ ԿԱՌԱՎԱՐԱԿԱՆ ՀԱՆՁՆԱԺՈՂՈՎԻ ՀԱՂՈՐԴԱԳՐՈՒԹՅՈՒՆԸ

*Ընկեր Ստալինի, ԽՍՀՄ-ի կառավարության առաջադրանքը կատարված է, — պատմության մեջ նմանը չտեսնված՝ Մոսկվա — Հյուսիսային բևեռ — Հյուսիսային Ամերիկա անվայրեջք թռիչքն ավարտված է: Իրականացավ մարդկության երազը:*

*«ԱՆՏ—25» ինքնաթիռի հերոսական անձնակազմը, որի մեջ մտնում եյին Խորհրդային Միության հերոսներ՝ ընկ. ընկ. Չկալովը, Բայդուկովը և Բելյակովը, ս/թ. հունիսի 18-ին Մոսկվայի ժամանակով ժամի 4-ն անց 5 րոպե Շչելկովսկու աեռ-*

րոդրոմից (Մոսկվայի մոտ) թռավ հետևյալ մարշրուտով. —

Մոսկվա — Ոնեգա — Սպիտակ ծով — Կոլայի թերակղզի — Բարենցովի ծով — Ֆրանց-Իոսիֆ Յերկիր— Հյուսիսային բևեռ — Սառուցյալ օվկիանոս (Անմատչելիության բևեռ) — Պատրիկի կղզի— Գիրս-Պոյն հրվանդան (Կանադայի հյուսիսային ծովափը) — կտրեց անցավ Կանադան (Սիմպսոնի Փորդ, Ալբերտի նահանգ, Բրիտանական Կոլումբիա): Անձնակազմը վորոշում ընդունեց այդտեղ կտրել անցնել ժայռոտ սարերը և դուրս յեկավ Խաղաղ Ովկիանոսի ափը.— անցավ մինչև Տիլլեմուկ ծովախորշը (Որեգոն նահանգ), դուրս յեկավ ԱՄՆ-ի տերիտորիան և հունիսի 20-ին Մոսկվայի ժամանակով ժամը 19-ը անց 30 րոպե, վայրեջք կատարեց Բարաքս աերոդրոմում, Պորտլանդի մոտ (Վաշինգտոնի նահանգ):

Ինքնաթիռը օդում յեղավ 63 ժամ 25 րոպե: Այդ ժամանակամիջոցում անցավ ավելի քան 10 հազար կիլոմետր յերկրային ճանապարհ և 12 հազար կիլոմետր օդային ճանապարհ:

Ինքնաթիռն անցավ օվկիանոսների և սա-



ռույցների վրայով 5900 կիլոմետր: Թռիչքի բարձրությունը, ճանապարհի մեծ մասում, ամպամածության և յեղանակի վատ դրության պատճառով, յեղել է 4000 մետր և ավելի:

Ինքնաթիռը թռավ Շչելկովսկու աերոդրոմից լավ յեղանակի ժամանակ, վորպիսին շարունակեց տևել մինչև Ոնեգա: Այդտեղ ինքնաթիռը հանդիպեց ամպրոպային և անձրևային փրոնտի և վերջինս անցավ կույր թռիչքով: Մինչև 72° լայնությունը թռիչքը կատարվում եր ամպերից վերև: 72° լայնության վրա անձնակազմը ցիկլոնի հանդիպեց և վճռեց նրան շրջանցել արևելքից: Շրջանցումը շարունակվեց մինչև Ֆրանց-Իոսիֆի յերկիրը, սակայն ցիկլոնը շրջանցել հնարավոր չեղավ, և անձնակազմը տվեց նրա միջով անցավ կույր թռիչքով՝ 4080 մետր բարձրության վրա: Ցիկլոնի միջից ինքնաթիռը դուրս յեկավ Հյուսիսային բևեռի մյուս կողմում միայն: Հետագայում մինչև Մեկենզա գետը յեղանակը բարենպաստ եր: Մեկենզա գետի վրա անձնակազմը ստիպված յեղավ մի անգամ ևս անցնել ցիկլոնի միջով: Մեծ բարձրության վրա անցնելով ժայռոտ լեռ-

ների լեռնաշղթայի վրայով և դուրս գալով Խաղաղ օվկիանոսի ափը, ինքնաթիռն ընկավ ուժեղ հանդիպական քամիներով հարուստ մրրկային յեղանակի շրջանը:

Բացառիկ արվեստ, բոլշևիկյան անվեհերություն և արիություն ցուցաբերեց հիանալի անձնակազմը, կատարելով հերավի փայլուն, պատմության մեջ մեծագույն թռիչքը, հնազանդեցնելով յերկրագնդի ամենադաժան, ամենադժվար մասը, բանալով մարդկության կողմից բնությունը հընազանդեցնելու նոր դարաշրջան:

ԱՆՎԱՅՐԵՋՔ ԹՌԻՉՔԸ ԿԱԶՄԱԿԵՐՊՈՂ ԿԱՌԱՎԱՐԱԿԱՆ ՀԱՆՁՆԱԺՈՂՈՎ



Մ. Մ. ԿԱԳԱՆՈՎԻՉ

# ԲՈԼՇԵՎԻԿՅԱՆ ԱՎԻԱՑԻԱՅԻ ՀԱՄԱՐ ՅԵՐԿԻՐԸ ՄԵԾ ՉԷ՛

Քաջ ու անվեհեր յեռյակն ավարտեց ավիացիայի պատմության մեջ նմանը չըտեսնված թռիչքը Մոսկվայից դեպի Ամերիկայի Միացյալ Նահանգները՝ Հյուսիսային բևեռի վրայով: Խիզախ ստալինյան արծիվները միացրին յերկու մայր-ցամաքները և դրանով իսկ ամբողջ աշխարհին ցուցադրեցին խորհրդային ստալինյան ավիացիայի ուժը: Մեծ հայրենիքի հավատարիմ զավակները, իսկական բոլշևիկները, նրանք հաղթահարեցին բոլոր ու ամեն տեսակի խոչընդոտները, ցույց տալով խորհրդային յերկրի հզորությունը:

Արյունալի ֆաշիզմը յեղբայրասպան պատերազմ է պատրաստում: Նա արդեն մահ

է սերմանում Պիրենեյան թերակղզում: Նա պատրաստում է չարագործ հարձակում Խորհրդային Միության վրա և այդ նպատակով մեզ մոտ է ուղարկում անարգ գործակալությունը, տրոցկիստական–բուխարինյան վնասարարներին ու լրտեսներին, վորոնք փաշիստների համար գյուտ են: Մենք անխնա վոչնչացնում ենք փաշիստական լրտեսական սրիկաներին մեր յերկրի ներսում: Ֆաշիզմը նաև կճզմվի բաց մարտում, յեթե նա համարձակվի մեզ վրա հարձակվել: Չե՞ վոր Չկալովները, Բայդուկովները, Բելյակովները իրենցով մարմնավորում են ամբողջ խորհրդային ավիացիան, ամբողջ խորհրդային ժողովուրդը: Այդպիսի զավակներ ունեցող ժողովուրդը անպարտելի յե ու անխորտակելի:

Մեր ավիացիան դեռևս յերիտասարդ է: Այնուամենայնիվ նա արդեն քիչ փորձ չի կուտակել: Մոսկվայից Հյուսիսային բևեռի վրայով դեպի Ամերիկայի Միացյալ Նահանգները համարձակ թռիչք կատարելու համար, հարկավոր է, առաջին՝ ունենալ կոնստրուկտորական մտքի բարձր մակարդակ. յերկրորդ՝ արտադրական բազա, վո-



րը կարողանա իրագործել կոնստրուկտորի իդեան. յերրորդ՝ ինքնաթիռ կառուցողների կադրեր, վորոնք տիրապետեն տեխնիկային և բարձր վարպետությանը տիրապետող գաղափարական ու կոփված ոդաչուների կադրեր: Ներկա թռիչքը ցույց տվեց, վոր մեր յերկիրն այդ բոլոր հնարավորություններն ունի համաշխարհային ավիացիայի բարձունքները նվաճելու համար: Մենք ունենք մեր կոնստրուկտորները, մեր արտադրական–տեխնիկական բազան, բանվորների, ինժեներների և տեխնիկների կադրերը, ոդաչուների կադրերը, վորոնք իրենց ամբողջ եյությամբ նվիրված են կուսակցությանը և խորհրդային իշխանությանը: Թռիչքը ցույց տվեց, վոր խորհրդային ավիացիոն արդյունաբերության աշխատողներն ունեն այն ամենը, ինչ անհրաժեշտ է նոր, ավելի ևս դժվարին խնդրի լուծման համար: Խորհրդային ավիացիոն արդյունաբերության աշխատողները, իմանալով իրենց հաջողությունները, հիշում են իրենց թերությունների մասին: Նրանք այսօր գոհունակությամբ և ցնծությամբ տոնում են հաղթանակը, սակայն չեն մեծամտում: Տեխնիկան կանգնած չի մնում իր տեղում:

Նա շարունակ առաջ է շարժվում: Մեզ չի կարելի հետ մնալ և մենք հետ չենք մնա, հիշելով ընկեր Ստալինի ցուցումն այն մասին, վոր մեր ինքնաթիռները պետք է բոլորից հեռու, բոլորից բարձր և բոլորից արագ թռչեն:



«ԱՆՏ—25» ինքնաթիռով Ստալինյան մարշրուտի համաձայն անցյալ տարի կատարած իրենց թռիչքով Չկալովը, Բայդուկովը և Բելյակովը վարպետության բարձր որինակ ցույց տվին և ըստ արժանվույն Խորհրդային Միության Հերոսների կոչում ստացան: Վորպես իսկական բոլշևիկներ, ստալինյան սաներ, նրանք չբավականացան ձեռք բերածով և ձգտեցին է՛լ ավելի դժվարին խնդիրների լուծմանը: Մոսկվա — Չկալովի կղզի — Մոսկվա թռիչքից հետո արդեն շուտով նրանք ձեռնարկեցին կատարել է՛լ ավելի համարձակ թռիչք դեպի Ամերիկայի Միացյալ Նահանգները՝ Հյուսիսային բևեռի վրայով:

Անցյալ տարվա սեպտեմբերին Չկալովը, Բայդուկովը և Բելյակովը ինձ ուղարկեցին մի նամակ, վորի մեջ նրանք գրել եյին— «Մենք ամբողջ մեր արիությունը և ամբողջ մեր գիտելիքները գործ դրինք Ստա-



լինյան մարշրուտը կատարելու վրա: Այս թռիչքը կատարվելու հետևանքով շատերի մեջ առաջ յեկավ համոզմունք մեր խորհրդային ինքնաթիռների և խորհրդային օդաչուների հսկայական հնարավորությունների վերաբերմամբ: Շատ թերահավատներ այժմ սկսել են իրենց ծառայությունն առաջարկել: Մենք, իհարկե, ուրախ ենք, վոր այդ թռիչքը վորոշ մարդկանց խելքի բերեց, սովորեցնելով նրանց որինակով: Սակայն մենք ուզում ենք, վոր ապագայում ել մեզ չմոռանան, վորովհետև մենք, արկտիկական փորձ կուտակելով, փորձարկել ենք ամբողջ նյութական մասն իսկական արկտիկական պայմաններում: Շատ ենք ուզում թռիչք կատարել Հյուսիսային բևեռի վրայով՝ արդեն ավելի պատրաստված, քան առաջ:

Ինքնաթիռ կա — այդ «ԱՆՏ—25»-ն է:
Մոտոր կա — այդ «ԱՄ—34»-ն է:
Սարքավորումը — խնամքով մշակված է:
Մարդիկ (անձնակազմ) — մեր անբաժան յեռյակն է»:

Ինչպիսի՛ վստահությամբ է տոգորված խորհրդային ավիացիայի ուժերի նկատմամբ, ինչպիսի՛ վստահությամբ է տոգոր-

ված իրենց սեփական ուժերի նկատմամբ այդ նամակը։ Չկալովը, Բայդուկովը և Բելյակովը դիմեցին ընկեր Ստալինին և կառավարությանը ու խնդրեցին իրենց թույլատրել թռիչք կատարելու։ Ընկեր Ստալինը զրուցեց հերոսական յեռյակի հետ և փողևորեց ու ներշնչեց նրանց նոր սխրագործություն կատարելու։ Կառավարությունը թույլատրեց Մոսկվա — Հյուսիսային բևեռ — Հյուսիսային Ամերիկա թռիչքը «ԱՆՏ —25» ինքնաթիռով։ Ստեղծվեց կառավարական հանձնաժողով։

Թռիչքի նախապատրաստումը հանձնարարվեց պաշտպանության արդյունաբերության ժողովրդական կոմիսարիատին։ Մայիսի 28–ին տրվեց ժողկոմատի հրամանն ամբողջ նյութական մասն ամենաարագ կերպով և ամենայն խնամքով թռիչքի համար նախապատրաստելու մասին։ Թռչելու պատրաստվում եյին հունիսի 15–ի և 20 միջև ընկած օրերից մեկում։ Նախապատրաստության համար տրված ժամկետը շատ աննշան եր։ Սակայն «ԱՆՏ — 25» ինքնաթիռի նախապատրաստման փորձը՝ Ստալինյան մարշրուտով թռիչք կատարելու համար, մեզ շատ բան սովորեցրեց, այդ



5708

պատճառով մենք կարող եյինք մեր առջև խնդիր դնել, վորպեսզի ինչ-վոր յերկու—յերեք շաբաթվա ընթացքում կարելի լինի ինքնաթիռը նախապատրաստել հեռավոր ռեկորդային ճանապարհի համար։

«ԱՆՏ — 25» ինքնաթիռի նյութական մասի նախապատրաստման և բոլոր փորձերի կատարման պատասխանատվությունը դրված եր կենտրոնական աերո-հիդրոդինամիկական ինստիտուտի (ՑԱԳԻ) աշխատող ընկ. Վ. Ի. Չկալովի վրա։ Ինքնաթիռն անմիջականորեն թռիչքի համար պատրաստելու նպատակով կազմվեց յերկըրային անձնակազմ, վորի մեջ մտնում եյին.—

Ստոման — ինքնաթիռի ղեկավար ինժեներ, պատասխանատու՝ ինքնաթիռի ամբողջ նյութական մասն իր ժամանակին ու խնամքով նախապատրաստելու և ողում փորձեր կատարելու համար։ Բերդնիկ — ինքնաթիռի բորտմեխանիկ, պատասխանատու՝ ինքնաթիռն ու մոտորային սարքավորումը փորձնական թռիչքների և իսկական թռիչքի համար նախապատրաստելու վերաբերմամբ։ Ցենդիբարյան — պատասխանատու ինժեներ ելեկտրա-նավագնացության

1500-

և թթվածնային սարքավորման գծով: Մինկներ — պատասխանատու մոտորը Ֆըրունզեյի անվան գործարանում ընդունելու և փորձարկելու համար, նաև ինքնաթիռի վրա մոտորի կատարելիք վերահսկչական աշխատանքի համար, վառելիքի ու օծանյութերի վերահսկչական փորձերի համար: Սուխոյ — պատասխանատու ինքնաթիռի ամբողջ հորինվածքի համար: Տայպ — պատասխանատու՝ հեռավորության հաշվումների և թռիչքի գծագիրը կազմելու համար: Արշինով — պատասխանատու ամբողջ ռադիո-ապարատուրայի համար: Գոլդոբենկո — պատասխանատու՝ ինքնաթիռի վրայի՝ Լեպսեյի անվան գործարանում պատրաստված բոլոր էլեկտրական ագրեգատների պատրաստման, ընդունման և վերահսկչական աշխատանքների համար: Ընկ. ընկ. Կոլոմացկու, Բենեդիկտովի, Լեբեդևի, Խախանովի, Պոդոսկու, Անդրեյևի, Ռոզգևիչի վրա պատասխանատվություն դրվեց աերոդագնացության սարքավորման, վերահսկչական — չափողական գործիքների, ջրի վրա վայրէջք կատարելու միջոցների, կաբինը և յուղը տաքացնելու միջոցների դրության



համար, ինքնաթիռը ներկելու և գեղեցկացնելու համար:

Այդ բոլոր մարդիկ հսկայական լարված աշխատանք կատարեցին և ապահովեցին ինքնաթիռի լիակատար պատրաստությունը պատասխանատու թռիչքի համար:

Պաշտպանության արդյունաբերության ժողկոմատն առաջարկեց իր բոլոր գործարաններին, իսկ ծանր արդյունաբերության ժողկոմատն իր գործարաններին՝ ապահովել ինքնաթիռը և անձնակազմը բոլոր անհրաժեշտ սարքավորումով և հանդերձանքով: Արդյունաբերությունը, վորի ունեցած փորձը քիչ չեր ինքնաթիռները ռեկորդային թռիչքների պատրաստելու ասպարեզում, այս անգամ ևս կարողացավ ոգտագործել իր փորձը և արագությամբ կատարել այն ամենը, ինչ վոր անհրաժեշտ եր ընկ. ընկ. Չկալովի, Բայդուկովի և Բելյակովի համար:

Ավիացիոն արդյունաբերության գլխավոր վարչությունը թռիչքի նախապատրաստման աշխատանքի մեջ ներգրավեց բոլոր այն կազմակերպությունները, վորոնք կարող եյին մասնակցել դրան: Ջրային տրանսպորտի ժողկոմատը հրամայեց խորհրդա-

յին նավերի կապիտաններին, վորոնք Թռիչքի ժամանակամիջոցում գտնվելիս կըլինեն Շպիցբերգենի, Բարենցովի ծովի և Սառուցյալ ովկիանոսի շրջանում, անընդհատ հսկողություն սահմանել յեթերի վերաբերմամբ: Նման ցուցում ստացան և Ձկնորսական գլխավոր վարչության նավերը: Ռազմական ռադիոկայաններին, սահմանապահների պահպանության, ափերի պաշտպանության և Հյուսիսային ռազմական նավատորմիկի ռադիոկայաններին հրամայվեց լսել «ԱՆՏ — 25» ինքնաթիռի աշխատանքը: Այն դեպքում, յեթե վոր «ԱՆՏ — 25»-ի անձնակազմն ստիպված լիներ հարկադրված վայրէջք կատարել, ավիացիայի, ռազմական ու քաղաքացիական ծովային նավատորմերի և սահմանապահների պահպանության ուժերը կուղարկվեյին նրանց ոգնության: Յերկիրը, իր քաջերին գրանդիոզ Թռիչքի ուղարկելով, արեց ամենն, ինչ վոր անհրաժեշտ եր վտանգի դեպքում նրանց ոգնության գնալու համար: Այն գիտակցությունը, վոր խորհրդային յերկրի յուրաքանչյուր խիզախ մարդու Թիկունքում կանգնած է ամբողջ ժողովուրդը, կանգնած է Լենինի — Ստալինի



հզոր կուսակցությունը, խորհուրդների յերկրի հզոր կառավարությունը, այն գիտակցությունը, վոր ընկեր Ստալինն անձամբ ղեկավարում է խորհրդային ոդաչուների ռեկորդային Թռիչքները,— այդ բոլորը բարձրացնում է նրանց վստահությունն իրենց անձնական ուժերի վերաբերմամբ:

Շրջապատված ամբողջ յերկրի սիրով և ուշադրությամբ, հերոսները սլացան ովկիանոսի վրայով, սառուցյալ անապատի վրայով, ժայռոտ լեռների բարձր լեռնաշղթաների վրայով: Նրանք արդարացրին յերկրի վստահությունը, կուսակցության վստահությունը, ընկեր Ստալինի վստահությունը: Կուսակցությունը և յերկիրը պարծենում են նրանցով, իսկ առանձնապես հպարտ են ավիացիոն արդյունաբերության աշխատողները, վորոնց միջավայրում դաստիարակվել են Վալերի Չկալովը, Գեորգի Բայդուկովը և Ալեքսանդր Բելյակովը: Քննություն բռնեցին ոդաչուները, քննություն բռնեցին ինքնաթիռը կառուցողները, քննություն բռնեցին մեր կապի աշխատողները, վորոնք խիստ ու շատ աշխատե-

ցին Թռիչքի հաջողությունն ապահովելու վրա։



Ավիացիան արմատական կերպով փոխեց մարդկության պատկերացումը շարժման տարածության, արագության ու բարձրության մասին։ Մարքսը և Էնգելսը մատնանշել են էկոնոմիկայում տեղի ունեցող փոփոխությունները, վորոնք բղխում են փոխադրության միջոցների արագության աճումից և տարածական հեռավորության կրճատումից՝ ժամանակի մեջ։ Ավիացիային մեր դարում, հատկապես նրան է պատկանում հեղափոխական դերը տարածության կրճատման գործում։ Խորհրդային ավիացիան, ոգտագործելով համաշխարհային տեխնիկայի փորձը, արագ քայլեր է կատարում հեռավորությունը, բարձրությունը և արագությունն ավելացնելու գործում։

Մեր ավիացիայի պատմության մեջ ամենանշանակալին վերջին տարիներն են։ Խորհրդային Միության հերոս ընկ. Գրոմովը Թռիչք կատարեց ավելի քան 12000 կիլոմետր՝ առանց վայրէջքի։ Բարձրության համաշխարհային ռեկորդներ սահմանեցին Կոկկինակին, Յումաշևը և մյուս



հերոս օդաչուները։ Մոսկվայից մինչև Չկալովի կղզին առանց վայրէջք կատարելու Թռան Չկալովը, Բայդուկովը և Բելյակովը։ Հյուսիսային բևեռում իջավ Վոդոպյանովի, Մոլոկովի, Ալեքսեյևի և Մազուրուկի օդանավերի ամբողջ ջոկատը։ Այժմ Չկալովի, Բայդուկովի և Բելյակովի հաղթական Թռիչքը դեպի Ամերիկա՝ բևեռի վրայով։ Քայլ առ քայլ խորհրդային ավիացիան առաջ էր շարժվում դեպի այդ ռեկորդի սահմանումը։ Նա կատարեց այն, ինչի մասին յերազում եյին մարդկության լավագույն ուղեղները, նա նվաճեց բևեռը և այնտեղ բարձրացրեց խորհրդային կարմիր դրոշը, նա գտավ ամենակարճ ճանապարհը յերկու մայր-ցամաքների միջև։

Սակայն այս էլ դեռևս բոլորը չէ։ Մեր խորհրդային ինքնաթիռը հեռավորության հիանալի քննություն բռնեց։ Մենք այժմ պետք է արագության քննություն բռնենք։ «ԱՆՏ — 25» ինքնաթիռն ստեղծվելուց հետո անցած ժամանակամիջոցում Թե՛ համաշխարհային տեխնիկան, Թե՛ խորհրդային ավիացիոն կուլտուրան կուտակել են նոր փորձ, վորը Թույլ է տալիս ավելացնելու ինքնաթիռների արագությունը։ Դեպի

Ամերիկայի Միացյալ Նահանգները կատարված թռիչքը խոշոր ետապ հանդիսացավ մեր ավիացիայի զարգացման գործում, սակայն վոչ վերջին ետապը: Մենք կարող ենք վո՛չ միայն յերազել, այլև կոնկրետ պատրաստվել կատարելու յերկու անգամ ավելի արագություն ունեցող նման թռիչքներ: Մենք պետք է մեր առջև խնդիր դընենք — ստեղծել հեռավոր թռիչքների ավելի մեծ արագություն ունեցող ինքնաթիռներ: Խորհրդային ավիացիոն արդյունաբերության աշխատողները կարող են այժմ մտածել այն մասին, թե ինչպես թռչել յերկրագնդի շուրջը: Մեր օդաչուները ցույց տվին, վոր բոլշևիկյան ավիացիայի համար յերկիրը մեծ չէ՛:

Ո՞վ կարող եր 5–6 տարի սրանից առաջ յերազել բևեռի վրայով թռիչք կատարելու մասին: Ո՞վ կարող եր յերազել դաժան Արկտիկան այդպես արագորեն նվաճելու մասին:

Միայն բոլշևիկները կարող եյին այդ մասին յերազել: Այսօր նրանց յերազն իրագործվեց: Բոլշևիկները ցույց տվին, վոր նրանք պրոգրեսի և կուլտուրայի իսկական կրողներն են:



Բոլշևիկները կնվաճե՛ն օդը: Չկալովը, Բայդուկովը, Բելյակովը, խորհրդային Միության այսօրվա տասնյակ հերոսները և հազարավոր մարդիկ, վորոնք հերոսներ կդառնան վաղը,— յերաշխիք են այդ բանին:

Ամբողջ յերկրի հետ միասին ամուր սեղմում ենք ստալինյան արծիվների, կուսակցության սաներ՝ Չկալովի, Բայդուկովի և Բելյակովի ձեռքը:

# ԽՍՀՄ—ԱՄՆ ՕԴԱՅԻՆ ՀԱՂՈՐԴԱԿՑՈՒԹՅՈՒՆ

## ՀՅՈՒՍԻՍԱՅԻՆ ԲԵՎԵՌԻ ԷՔՍՊԵԴԻՑԻԱՅԻ ՊԵՏԻ ՏԵՂԱԿԱԼ Մ. Ի. ՇԵՎԵԼՅՈՎԻ ՀՈԴՎԱԾԸ

Դեռևս Ռուդոլֆի կղզում, դեպի Հյուսիսային բևեռ կատարված թռիչքից առաջ, մենք հաղորդագրություն ստացանք, որ Խորհրդային Հերոսներ՝ ընկ. ընկ. Չկալովը, Բայդուկովը և Բելյակովը պատրաստվում են Մոսկվայից Հյուսիսային Ամերիկա թռչելու: Հսկայական անհամբերությամբ մենք սպասում էինք ավիացիայի պատմության մեջ չտեսնված այդ թռիչքի ստարտին: Եվ ահա—հերոսները Փինիշի մոտ են:

Չթուլացող ուշադրությամբ էքսպեդիցիայի բոլոր մասնակիցներս հետևում էինք առասպելական ինքնաթիռի առաջ շարժման



յուրաքանչյուր կիլոմետրին, այն ինքնաթիռի, որը խորհրդային երկրի հզորությունն ու տեխնիկան տանում էր կենտրոնական բևեռային բասեյնի ազատ լայնարձակ տարածությունների վերևում:

Ընկ. ընկ. Չկալովի, Բայդուկովի և Բելյակովի թռիչքն անկեղծ հիացմունք է առաջ բերում մեր մեջ: Այդ թռիչքը ցույց է տալիս անձնակազմի բացառիկ վարպետությունը, խիզախությունն ու արիությունը և կրկին ընդգծում է նրա՝ անսահման հավատը մոտորի և ինքնաթիռի բացարձակ վստահելիության վերաբերմամբ:

Չկալովը, Բայդուկովը և Բելյակովը, առանց խորհրդածելու, իրենց կյանքը վստահեցին խորհրդային աերոպլանին, որովհետև նրանք գիտեն, որ ինքնաթիռը և մոտորը կազմող հազարավոր մանրամասնիկներից ո՛չ մեկը չի խաբի, նրանք գիտեն, որ յուրաքանչյուր կախարիչ, յուրաքանչյուր գայլանակ, որոնք հազարավոր պտույտ են առաջ բերում մի րոպեյում, կաշխատեն համաչափ, պարզորոշ, անմերժ:

Ամբողջ սրտով շնորհավորում ենք «ԱՆՏ—25»-ի հերոսական անձնակազմին: Մենք արդեն պատկերացնում ենք այդ գոր-

ծի հետագա զարգացման հիանալի հեռանկարները: Բևեռի վրայով Մոսկվա—ԱՄՆ անվայրէջք թռիչքը կլպ մոտեցնելով յերկու հզոր յերկրների ավիացիան, հնարավորություն ե տալիս կանոնավոր օդային անդրարկտիկական հաղորդակցություն հաստատելու Յեվրոպայի ու Ամերիկայի միջև:

Այդպիսի գիծ կազմակերպելը միանգամայն ռեալ գործ ե և կարող ե իրականանալ ամենամերձավոր ժամանակում: Չկալովի, Բայդուկովի և Բելյակովի թռիչքը, նաև մեր օդանավերի դեպի Հյուսիսային բևեռը կատարած թռիչքները ցույց են տալիս, վոր մենք ունենք օդագնացության անձնակազմ, վորը պատրաստ ե թռչելու ամենածանր պայմաններում, ունենք նյութական մաս, վորն ընդունակ ե աշխատելու Կենտրոնական Արկտիկայում: Պարզ ե մեզ համար նաև անդրարկտիկական ռեյսերի յերկրային սպասարկման տեխնիկական կազմակերպումը: Ուրիշ խոսքով, մենք ունենք բոլոր անհրաժեշտ նախադրյալները, վորպեսզի ամենամոտ տարիներում կանոնավոր (սկզբում փոստատար, իսկ այնուհետև նաև մարդատար) օդային հաղորդակցություն կազմակերպելու ԽՍՀՄ-ի ու Ամերիկայի



միջև: Վերջին ժամանակներս առաջադրված տրասսի վարիանտներից շահագործման համար ամենահարմարն ե Հյուսիսային բևեռով անցնող ճանապարհը, վորովհետև նա ամենից անվտանգն ե հարկադրված վայրէջքների դեպքում: Իսկ վորքան էլ վոր կատարյալ լինի ժամանակակից ավիացիոն տեխնիկան, այնուամենայնիվ այդպիսի վայրէջքների հնարավորությունը կանոնավոր գիծ լինելու դեպքում պետք ե նախատեսվի: Հյուսիսային եքսպեդիցիայի փորձի հիման վրա, վորի ընթացքում մեր ինքնաթիռները 13 վայրէջք կատարեցին Կենտրոնական բևեռային բասեյնում, մենք կարող ենք կտրականապես հաստատել, վոր սառույցի վրա հարկադրված վայրէջք կատարվելու դեպքում անձնակազմի և ուղևորների կյանքն ավելի անվտանգ կլինի, քան Ատլանտյան օվկիանոսում կամ Արևելյան Սիբիրի լեռներում վայրէջք կատարելու դեպքում:

Արկտիկայում կատարած մեր ամբողջ աշխատանքի փորձը, դեպի բևեռ կատարված եքսպեդիցիայի արդյունքները հիմք են տալիս վորոշ յենթադրություններ անելու

Եվրոպայի և Ամերիկայի միջև ապագայում տրասս կազմակերպելու մասին:

Ի՞նչպես ենք պատկերացնում մենք այդ տրասսը:

Մարշրուտը, ըստ յերևույթին, կանցնի հետևյալ կետերով.—Մոսկվա—Արխանգելսկ— Ռուդոլֆի կղզի — Հյուսիսային բևեռ — Ակլավիկ — Սան-Ֆրանցիսկո:

Այդ բոլոր կետերում, բացի Հյուսիսային բևեռից, ինքնաթիռները վայրէջք պետք է կատարեն, վորպեսզի չդառնան ռեկորդային մեքենա, վորոնք միայն վառելանյութի պաշար են փոխադրում իրենց համար: Ճանապարհն առանձին էտապների բաժանելով, նրանք կկարողանան առևտրական բեռ վերցնել:

Նպատակահարմար է տրասսի մի քանի պահեստի շրջանցիկ վարիանտներ ունենալ բացառիկ անբարենպաստ յեղանակի դեպքում: Խորհրդային հատվածում իբրև այդպիսի շրջանցիկ վարիանտներ կարող են ծառայել Արխանգելսկից մինչև Դիքսոնի կղզին, Մոլոտովի հրվանդանը, այնուհետև մինչև Հյուսիսային բևեռն ընկնող տեղամասերը (այդ ճանապարհի դժվար մասը հիանալի ծանոթ է խորհրդային օդաչուներին):



Նույնպիսի շրջանցիկ ճանապարհ նպատակահարմար է մշակել նաև ամերիկյան հատվածի համար:

Տրասսի շահագործումն ինքնաթիռների վորևէ հատուկ տիպեր չի պահանջի: Խընդիրը կարող են իրագործել յերկմոտորանի մեքենաները, վորոնք ունենում են վառելանյութի անհրաժեշտ պաշար, վորոնք բարձրացնում են մի տոնն առևտրական բեռ և Արկտիկայում թռիչքներ կատարելու համար անհրաժեշտ սարքավորում ու հանդերձանք:

Մեքենաների հածանավային արագությունը պետք է լինի մոտ 350 կիլոմետր մի ժամում: Գործնական «առաստաղը»— հինգ հազար մետր:

Այդպիսի տիպի ինքնաթիռներ խորհրդային արդյունաբերությունն արդեն պատրաստում է: Կասկածից վեր է, վոր այդպիսի մեքենաների խմբեր արտադրելն առանձին դժվարություն չի ներկայացնում մեր արդյունաբերության համար: Ռուդոլֆի կղզի — Ակլավիկ տեղամասում նրանք կարող են թռչել ամբողջ տարին: Մոսկվա — Ռուդոլֆի կղզի — Ակլավիկ — Սան-Ֆրանցիսկո տեղամասերում ամառ ժա

մանակ ավելի լավ է օգտագործել ամֆիբիա-ինքնաթիռ:

Կենտրոնական Արկտիկայի պայմաններում շահագործելու համար ամենահարմար մոտորը կարող է լինել ըստ յերևույթին, օդային սառեցման շարժիչը, վորը լավ անուն վաստակեց բևեռային ավիացիայի աշխատանքում:

Բնական է, վոր ինքնաթիռները պետք է ունենան կատարելագործված գործիքներ, վորոնք ապահովեն նավագնացություն բարձր լայնությունների բարդ պայմաններում: Ինքնաթիռը պետք է հարմարեցված լինի նաև այն բանի համար, վոր կարելի լինի ինքնուրույն տաքացնել և ներբերել մոտորները՝ հարկադրված վայրէջքի դեպքում: Այստեղ, վորպես նմուշ կարելի յե օգտագործել մեր եքսպեդիցիայի հանդերձումը, վորը փայլուն կերպով իրեն արդարացրեց դեպի Հյուսիսային բևեռ կատարած թռիչքի ժամանակ:

Վերջապես, կոնստրուկտորները պետք է վոր առանձնապես աշխատեն չկպչող դահուկներ ստեղծելու վրա, վոր կարողանա դյուրացնել ծանր բարձված ինքնաթիռի ստարտը կպչուն ձյան վրա: Դժվար թե



կարիք կա ասելու, վոր նման ինքնաթիռներ հարկավոր են վո՛չ միայն անդրարկտիկական օդային գծի համար, այլև հաջողությամբ կարող են օգտագործվել խորհրդային ավիացիայի՝ Հյուսիսում կատարվող ամենօրյա աշխատանքում:

Վերջին տարիներս Արկտիկայի խորհրդային հատվածում կառուցված բևեռային կայանները լրիվին ապահովում են Մոսկվայից մինչև բևեռն ընկնող տրասսի օդերևութաբանական սպասարկումը: Գրենլանդիայի և Կանադայի կողմից գործն ավելի վատ վիճակում է:

Օդային հաղորդակցություն կազմակերպելով ՍՍՀՄ-ի և Ամերիկայի միջև, անհրաժեշտ կլինի կառուցել գոնե մեկական բևեռային կայան Գրենլանդիայի հյուսիսային մասում և Կանադյան արխիպելագի կղզիներից մեկում:

Անդրարկտիկական գծի հիմնական աերոնավահանգիստները կարող են լինել.— Մոսկվան, Արխանգելսկը, Ռուդոլֆի կղզին, Ակլավիկը: Պահեստի աերոնավահանգիստները՝ Կանին Նոսը, Կոլգույեվ կղզին, Խաղաղ ծովախորշը: Բացի դրանից, անհրաժեշտ է Կենտրոնական բևեռային բաս-

անյնում ստեղծել առնվազն յերեք ոդերեվութաբանական պոստեր պահեստի աերոդրոմներով: Դրանցից մեկը պետք է գտնվի Ռուդոլֆի կղզու և բևեռի միջև, յերկրորդը — բևեռի շրջանում և յերրորդը — բևեռի ու Հյուսիսային Ամերիկայի ծովափի միջև: Այդ պոստերի կազմակերպումը միանգամայն հնարավոր գործ է և տեխնիկապես իրագործելի յե:

Բոլոր աերոնավահանգիստներն անհրաժեշտ է սարքավորել հզոր ռադիոփարոսներով:

Ընդհանրապես ասած, յերկրային բազաների տեխնիկական սարքավորումը պետք է կատարվի Ռուդոլֆի կղզու բազայի օրինակով, մի բազա, վորը մեր եքսպեդիցիայի ժամանակ հնարավորություն եր տալիս ոդի մեջ բաց թողնելու միաժամանակ՝ ծանր նավերի մի ամբողջ ջոկատ:

Մեր հզոր ինդուստրիայի ուժը լիովին կների այս ամբողջ ծրագիրը կատարելու, ինդուստրիա, վորն աճել ու ամրապնդվել է կուսակցության ղեկավարությամբ և ընկեր Ստալինի կողմից անձամբ ցույց տրվող ուշադրությամբ:

ԱՐԽԱՆԳԵԼՍԿ: (Հաղորդված է ռադիոյով) «ՊՐԱՎԴԱ» հունիսի 23 1937 թ.



Վ. ՉԿԱԼՈՎ

ԽՈՐՀՐԴԱՅԻՆ ՄԻՈՒԹՅԱՆ ՀԵՐՈՍ

## ԶԱՆԳ ԿՐԵՄԼԻՑ

Յես այդ զանգին սպասում եյի ամեն որ: Սպասողական դրությունն արդեն շարունակվում եր մի քանի ամիս, այն ժամանակվանից սկսած, յերբ մենք—Բելյակովը, Բայդուկովը և յես— վերադառնալով Փարիզում տեղի ունեցած միջազգային ավիացիոն ցուցահանդեսից, դիմում տվինք ընկեր Ստալինի անունով, վորպեսզի մեզ թույլատրվի իրականացնելու վաղուց մտածված Մոսկվա—Սան-Ֆրանցիսկո թռիչքը՝ Հյուսիսային բևեռի վրայով: Բայց ժամանակն անցնում եր, իսկ մեզ չեյին կանչում:

Յես սկսեցի սիստեմատիկաբար, յուրաքանչյուր յերկու որը մեկ անգամ տեղեկանալ մեր դիմումի վիճակի մասին: Մի

անգամ հունվարի կեսերին յես լսեցի հետևյալ պատասխանը՝

— Ամեն ինչ կանոնավոր է, ընկեր Չկալով: Թույլատրված է: Կարող եք պատրաստվել:

Ուրախացած, մենք անմիջապես նետվեցինք ՑԱԳԻ: Կարճ խորհրդակցություն Վալերիյ Իվանովիչ Չկալովի ու մի քանի ինժեներների հետ, և մեքենան պտտվեց... Նախապատրաստական աշխատանքը յեռաց. խցիկների տաքացում, նոր վենտիլյացիա, մոտորներ, սարքերի փոխարինում... Մի քանի որ յես չէյի հեռանում ՑԱԳԻ-ից:

Իսկ այդ ժամանակ ինձ վորոնում էյին՝ հայտնելու համար, վոր սխալ է կատարվել: Թույլտվությունը, ինչպես յերևում է, վերաբերում է վոչ թե մեր թռիչքին, այլ Վոդոպյանովի և մյուսների՝ դեպի Հյուսիսային բևեռ կատարելիք թռիչքին: Այդ հավասարազոր եր չանթի հարվածի:

Միայն հետագայում մենք հասկացանք, վոր յերկու թռիչքների համար սահմանված հերթականության մեջ, այն բանի մեջ, վոր առաջինը պետք է թռչեր Հյուսիսային բևեռ մեկնող էքսպեդիցիան, թաք-



նված եր մեր առաջնորդի հսկայական իմաստությունը, մշտական կանխատեսությունը, ջերմությունն ու խնամատարությունը: Ոդաչուների լավագույն բարեկամ ընկեր Ստալինը հոգ եր տանում մեր մասին: Նա ամեն ինչ մտածել եր: Նա ուզում եր, վոր մենք թռչենք վոչ թե չհետազոտված, անհայտ, վտանգներով լի սառցային անապատի վրայով, այլ մեր, խորհրդային, յուրացված, ռադիոֆիկացիայի յենթարկված բևեռի վրայով:

Այն ժամանակ, հունվարին, մենք այդ բանը դեռ չէյինք գիտակցել: Սխալը շշմեցրեց մեզ, բայց միևնույն ժամանակ նաև թևավորեց: Այն լուրը, վոր առաջին թռիչքը դեպի բևեռ թույլատրված է, նոր կայտառություն ու հույս եր ներշնչում մեզ: Չէ՞ վոր յեթե նրանց թույլատրված է, ինչո՞ւ չպետք է թույլատրվի նաև մեզ,—մտածում էյինք մենք:

Մենք շարունակում էյինք կրկնապատիկ յեռանդով նախապատրաստել մեքենան: Աշխատում էյինք գիշեր-ցերեկ, խիստ գաղտնի: Այժմ արդեն կարելի յե խոստովանել, վոր այն, ինչ մենք այն ժամանակ անում էյինք, մի իսկական «կոնտրաբանդ»

էր: Մենք ճարպկորեն թաքնվում էինք բոլոր հետաքրքրվողներից և պատահաբար մեր աշխատանքի մասին տեղեկություն իմացողներին միշտ պատասխանում էինք միևնույն կերպ, թե՝ «Ինքնաթիռը մի փոքըր խանգարվել է... Մենք պարզապես կարգի յենք բերում այն. սովորական վերանորոգում է»:

Անցավ սիրտ մաշող սպասողականության դարձյալ յերկու ամիս: Վերջապես մայիսի 21-ին բևեռը նվաճվեց: Աշխարհը ցնցված էր: Յերկիրը ցնծում էր: Մենք բոլորի հետ միասին տոնում էինք մեր խիզախ բարեկամների պատմական հաղթանակը և... մեր մեջ մտածում, թե՝ «Այժմ արդեն մոտ է»:

Յես նորից ժամերով չէյի հեռանում տանից, նորից շունչս պահած մոտենում էյի հեռախոսին ամեն անգամ, յերբ լսվում էր հեռախոսային զանգը: Վերջապես համբերությունս չտարավ և նորից զանգահարեցի յես ինքս: Այս անգամ յես զանգահարեցի ընկեր Մոլոտովին: Կառավարության ղեկավարը լսեց ինձ և մի փոքր լռությունից հետո հարցրեց.



— Իսկ ի՞նչ վիճակումն է ձեր նյութական մասը:

Հարցը հանկարծակիի բերեց ինձ. խոստովանե՞լ, թե՞ չխոստովանել: Յես վորոշեցի ծայրահեղ քայլի դիմել. ինչ լինում է՝ թող լինի:

— Մենք միանգամայն պատրաստ ենք, ընկեր Մոլոտով,— ասացի յես և քարացա հեռախոսափողի մոտ:

— Ինչպե՞ս թե պատրաստ ենք: Չէ՞ վոր թույլտվություն չկա:

— Իսկ մենք առանց թույլտվության ամեն ինչ նախապատրաստել ենք, ընկեր Մոլոտով: Համենայն դեպս...

Ի պատասխան, հեռախոսափողի մեջ լսվեց ծիծաղի ձայն և յերկար ժամանակ սպասվող բառերը:

— Լավ, ընկեր Չկալով: Մոտ օրերս կըքննարկենք ձեր հարցը:

Մենք յերբեք չէյինք մտածում, վոր դա կկատարվի այնչափ շուտ. մայիսի 25-ին, առավոտյան ժամը 11-ին լսվեց հեռախոսի զանգը:

— Այսոր ժամը 3-ին յեկեք Ժողկոմատ: Այնտեղից՝ Կրեմլ:

Յես փնտրեցի Բայդուկովին (Բելյակովը

Թուխչքի մեջ եր)։ «Բայղուկը» վազեց յեկավ, հուզված ու հրճվալից։ Մենք ժամացույցը դրինք մեր առջև, հաշվում եյինք րոպեները և պայմանավորվում, թե ով ինչի մասին պետք ե խոսի։ Ուղիղ ժամը 3-ին մենք ժողկոմի ընդունարանում եյինք։ Դիվանի վրա նստած եր Սիգիզմունդ Լեվանևսկին։ Նա նույնպես հրավիրված եր մասնակցելու մեր Թուխչքի հարցի քննարկմանը։ Մենք վաղուց չեյինք տեսել իրար և անմիջապես աշխույժ խոսակցության բռնվեցինք։

Վերջապես մեզ հրավիրեցին Կրեմլ։ Մենք շտապ իջանք ներքև ու գնացինք։ Կրեմլի դարպասների մոտ մենք հանկարծ կանգ առանք — անցաթղթի մասին բոլորովին մոռացել եյինք։ Բայց հերթապահ պարետը միայն նայեց ավտոմոբիլի մեջ և ժպտալով գլխով արեց։ Մեզ սպասում եյին։

Ինչ վոր մի յուրահատուկ հուզմունք ե զգում մարդ, մտնելով այդ դահլիճը, վորտեղ մենք յեղել եյինք արդեն մի քանի անգամ, վորտեղ արդեն մի քանի անգամ մենք ընկեր Ստալինի և նրա զինակիցների հետ կողք-կողքի ներկա եյինք յեղել մեր ավիացիայի պատմական հարցերի լուծմանը։ Բարձր դռները կիսաբաց եյին։



Դահլիճից լսվում եյին ձայներ։ Մենք ներս մտանք։ Մեծ սեղանի առջև նստած եյին ընկեր Ստալինը, ընկերներ Մոլոտովը, Վորոշիլովը, Կագանովիչը և Յեժովը։ Բարևելով, Իոսիֆ Վիսսարիոնովիչը սեղմեց մեր ձեռքը և ժպտաց՝ ինչպես մտերիմների հետ։ Այդ ժպիտը կարծես թե միանգամից ցրեց պաշտոնականությունը, մենք մեզ ավելի թեթև ու ազատ զգացինք մտերիմ, ուշադիր ավագ ընկերների շրջանում։

Խորհրդակցությունն սկսվեց։ Ընկեր Մոլոտովն առաջին խոսքը տվեց Սիգիզմունդ Լեվանևսկուն։ Սիգիզմունդ Ալեքսանդրովիչը հայտնեց իր կարծիքը Թուխչքի վերաբերյալ, մանրամասն կանգ առավ ինքնաթիռի ընտրության վրա և ի միջի այլոց մի շարք տեղեկություններ տվեց դեպի Ամերիկա կատարած իր վերջին ուղևորության մասին։ Կուսակցության ու կառավարության ղեկավարներն ուշադիր լսում եյին նրան, ժամանակ առ ժամանակ առաջադրելով այնպիսի հարցեր, վորոնք ցույց եյին տալիս նրանց խոր ծանոթությունը մեր պրոֆեսիայի ամենամանրամասն խնդիրներին։

Յերբ հասավ իմ զեկուցման հերթը, յես

արդեն չէի աշխատում մտաչելի արտահայտություններ ընտրել նեղ տեխնիկական տերմինները փոխարինելու համար: Ես խոսում էի մասնագետների առջև և շարադրում իմ մտքերն օդաչուի լեզվով: Ես իմ ճառն սկսեցի «ԱՆՏ—25»-ի բնութագրումից՝ որպես նախատեսվող թռիչքի համար ամենից ավելի հարմար ինքնաթիռ: Ես հիշատակեցի անցյալ տարի Ստալինյան մարշրուտով կատարված թռիչքը, որի ժամանակ «ԱՆՏ— 25»-ը ցույց տվեց իր փայլուն հատկությունները, հիշատակեցի, որ անցյալ տարի թռիչքի տարածությունը յերկարացնելու գործում մեզ խանգարեցին տարերային հանգամանքները — ցիկլոնը և նրա հետեվանքով առաջացած սառցակալումը:

Ես ասացի ամեն ինչ — խոսեցի վաղուց ու սիրով մշակված պլանն իրականացնելու մեր բուռն ցանկության մասին, հաղթանակի նկատմամբ ունեցած մեր վստահության մասին, այն մասին, որ մենք մանրամասն նախապատրաստված ենք, որ պատրաստ ենք վաղն իսկ դուրս գալու թռիչքի: Վերջացնելով իմ ճառը, յես նկատեցի, որ ընկեր Ստալինը և բոլոր շրջապատողներն



ինձ նայում են ժպիտով: Մի փոքր շփոթվելով՝ յես նայեցի Բայդուկովին: Անցան մի քանի տանջող վայրկյաններ: Ընկեր Ստալինը դիմեց Մ. Մ. Կաղանովիչին.

— Այդպես ուրեմն, ի՞նչ վիճակումն է նրանց մեքենան:

— Նրանք վաղուց արդեն պատրաստ են, ընկեր Ստալին: Չե՞ որ դուք լսեցիք:

Ստալինը ծիծաղեց ու ասաց.

— Այո, յես արդեն լսեցի այդ մասին...

Արդեն քանիերորդ անգամն էր, որ մենք առիթ եյինք ունենում ակներևորեն համոզվելու, որ այդ անսահման զգայուն մարդու, կուսակցության առաջնորդի, ղեկավարի, այդքան մեծ գործերով զբաղված մարդու ուշադրությունից չի վրիպում վոչ մի մանրուք: Նրա մեծ կյանքի յուրաքանչյուր րոպեն կլանված է վիթխարի աշխատանքով, մեր լայնածավալ Հայրենիքի նըկատմամբ յեղած հոգատարությամբ, Հայրենիքի հոյակապ ու բուռն գործերով: Իսկ նա, դուրս է գալիս, որ ժամանակ է գտնում հետևելու մեր կյանքին, իմանալու մեր բոլոր պլանների մասին, մեր հուզմունքների ու հույսերի մասին:

Հուզված և ցնցված մենք՝ սպասում ե–

յինք վճռին: Ընկեր Ստալինն առանց այլևայլության սկսեց հարց ու փորձ անել մեզ՝ նախապատրաստության բոլոր մանրամասնությունների մասին, նորից ու նորից զարմացնելով մեզ, մեր գործի վերաբերյալ իր արտասովոր իրազեկությամբ:

— Այդպես ուրեմն, դուք, ընկեր Չկալով, ասում եք, որ «ԱՆՏ—25»-ի ընտրությունը ճի՞շտ է, — ասաց նա ինձ և կարծեք թե ինչ որ բան մտածելով՝ ավելացրեց,— այնուամենայնիվ մեկ մոտոր է: Այդ չպետք է մոռանալ...

Ինչպիսի հայրական հոգատարություն էր հնչում նրա ձայնի մեջ, յերբ նա ասաց այդ փրազը:

— Ընկեր Ստալին, — պատասխանեցի յես, — մոտորը հիանալի յե: Այդ ապացուցված է: Անհանգստանալու հիմք չկա:

Իոսիֆ Վիսսարիոնովիչն ուշադիր նայեց ինձ, իսկ յես այդ հայացքից կայտառացած կատակով ասացի.

— Բացի դրանից, մեկ մոտորը հարյուր տոկոսով ուժ է նշանակում, իսկ չորսը՝ չորսհարյուր:

Բոլորը ծիծաղեցին: Այդ ժամանակ դահլիճ մտավ բանակի հրամանատար ընկեր



Ալկսնիսը: Ընկեր Ստալինը կատակով դիմեց նրան.

— Դե, յե՛կ, ի՞նչ կարող ես անել սրանց հետ, ուզում են Հյուսիսային բևեռի վրայով թռչել Սան—Ֆրանցիսկո: Ձեր կարծիքը:

— Իմ ունեցած տեղեկությունների համաձայն, ընկերներ Չկալովը, Բայդուկովը և Բելյակովը պատրաստ են թռիչքի համար: Իմ կարծիքով թռիչքը կարելի յե թույլատրել,—պատասխանեց ընկեր Ալկսնիսը:

Ընկեր Ստալինը գարձյալ մի քանի հարցի մասին խոսեց կառավարության անդամների հետ և ապա կարճ ասաց.

— Դե, ինչ արած, պետք է վորոշում գրել:

Շուտով սեղանի վրա արդեն գրված էր կառավարության վորոշումը՝ «ընկերներ Չկալովին, Բայդուկովին, Բելյակովին «ԱՆՏ—25» ինքնաթիռով Հյուսիսային բևեռի վրայով Մոսկվա—Սան Ֆրանցիսկո մարշրուտով անխայրեջք թռիչք կատարելը» թույլատրելու մասին: Թույլատրությանն ավելացվեց նաև մի հրաման, վորը հենց այդտեղ թելադրեց ընկեր Ստալինը.

«Պարտավորեցնել անձնակազմին, ամենափոքր վտանգի դեպքում թռիչքը դադարեցնել Կանադայում»:

Ցեց դառնալով ինձ, Իոսիֆ Վիսսարիոնովիչը կրկնեց.

— Թռիչքը դադարեցնել առաջին իսկ սպառնալիքի, վտանգի դեպքում:

Խորապես ցնցված և հուզված, ես չփորձեցի թաքցնել իմ անսահման հրճվանքն ու երախտագիտությունը: Մեկնելով ձեռքս ընկեր Ստալինին. ես իմ և իմ ընկերների կողմից ասացի.

— Շնորհակալություն ընկեր Ստալին, վստահության համար: Մենք կարդարացնենք այդ:

1937 թ. հունիսի 12.



Գ. ԲԱՅԴՈՒԿՈՎ

ԽՈՐՀՐԴԱՅԻՆ ՄԻՈՒԹՅԱՆ ՀԵՐՈՍ

# ՍՏԱԼԻՆՅԱՆ ՄԱՐՇՐՈՒՏԸ ՇԱՐՈՒՆԱԿՎԱԾ Է

Մեր մեծ յերկրի մարդկանց յերևելի գիծը պետք է համարել այն, վոր նրանք ընդունակություն ունեն չհանգստանալու ձեռք բերածով, վոր նրանք ձգտում ունեն յուրաքանչյուր հաղթանակից հետո իրագործելու նոր մտահղացումներ, ձեռք բերելու նոր նվաճումներ:

1936 թվականը՝ Ստալինյան մարշրուտը կյանքում կիրառելու, խորհրդային ավիացիայի մեծ հաղթանակի տարի յեր մեր նավակազմի համար: Մեր ժողովրդի հետ բազմաթիվ միտինգներ, զրույցներ ու հանդիպումներ ունենալուց հետո նավակազմը վերստին, ինչպես և առաջ, անցավ իր սի-

ըել՝ չարքային աշխատանքին: Նավակազմը վոչ մի մեծամտություն և ինքնահանդըստացում թույլ չտվեց իր առօրյա աշխատանքում: Յես առաջվա պես ամեն որ փորձարկում եյի նոր մարտական ինքնաթիռները, Վալերի Չկալովը զբաղվում եր նույն բանով հարևան տեղում, իսկ Սաշա Բելյակովը, ինչպես միշտ, որ-ավուր շտուրմանների բանակին յեռանդագին սովորեցնում եր ոդանավերը դեպի ապագա հակառակորդների գլուխները, դեպի նպատակը վարելու արվեստ:

Ձմեռն անցավ և կրկին մեր սիրտն ու միտքը ձգտում զգացին դեպի ոդային ովկիանոսի անծայրածիր տարածությունները, դեպի Արկտիկայի ազատ ու հեռավոր սառույցները, վորոնք դեռ անցյալ տարի լողալով անցնում եյին առասպելական «ԱՆՏ—25»-ի թևի տակով:

Մենք Վալերիի հետ հաճախ սրտակից կերպով զրուցում եյինք մինչև ուշ գիշեր, առանց վորևե կասկած առաջ բերելու մեր կանանց ու յերեխաների մեջ: Ձմռանը դեռ մի քանի անգամ մեկնել ենք ՑԱԳԻ-ի աերոդրոմը, վորտեղ կանգնած եր մեր «ԱՆՏ—25»-ը: Նրանով թռչում եյինք:



Խորհուրդ եյինք անում մեր բարեկամներ՝ ինժեներ Ստոմանի և տեխնիկ Բերդնիկի հետ մոտորի ու ինքնաթիռի առթիվ, զեկուցագրեր եյինք գրում Մ. Մ. Կագանովիչին և Ռուխիմովիչին և, վերջապես վճռեցինք բոլոր մեր պլանները բանալ Կ. Յե. Վորոշիլովին, վորը միշտ ջերմորեն մեզ լսում եր և աջակցում: Ընկ. Վորոշիլովը բազմիցս մեզ բարեկամական խորհուրդներ եր տալիս, ոգնում եր մեր խնդիրը լուծելու գործում:

Իսկ խնդիրը հիմնականում հանգում եր այն բանին, վոր կառավարությունից թույլտվություն ձեռք բերենք «ԱՆՏ—25» ինքնաթիռով Մոսկվայից դեպի Ամերիկայի Միացյալ Նահանգները՝ Հյուսիսային բևեռի վրայով թռիչք կատարելու համար: Վալերի Չկալովի հետ միասին մենք նամակ գրեցինք ընկեր Ստալինին և միանգամայն հասկանալի հուզմունքով ու լարվածությամբ սպասում եյինք ստալինյան պատասխանին: Նույն այդ որերը Վոդոպյանովի, Մոլոկովի, Ալեքսեյևի և Մազուրուկի ոդանավերը՝ Շմիդտի ղեկավարությամբ ավարտում եյին Հյուսիսային բևեռում դեսանտ հանելու՝ ռիսկի ու կարև-

վորության տեսակետից իրենց մեծագույն եքսպեդիցիան:

Պայմաններն այն աստիճան նպաստավոր եյին դասավորվում, վոր մենք համարյա համոզված եյինք, վոր մեր գործը դրական լուծում կստանա: Հիշում եյինք, թե ինչպես Իոսիֆ Վիսսարիոնովիչը մեզ ասում եր, յերբ մի անգամ նրա մոտ հյուր եյինք, վոր դեպի Ամերիկա թռչել բևեռի վրայով, դեռևս շուտ ե: Հարկավոր ե ուսումնասիրել բևեռային ավազանը, խորհուրդ եր տալիս ընկեր Ստալինը, և միայն այն ժամանակ ձեռնարկել այդպիսի գրանդիոզ թռիչք:

Յեվ այժմ՝ ընկեր Ստալինի դրած պայմանները կատարել ե Ո. Յու. Շմիդտի եքսպեդիցիան, և մտքով մենք այլևս արդեն թռիչքի դեմ առարկություններ չեյինք տեսնում հեռատես Իոսիֆ Վիսսարիոնովիչի կողմից:

Վերջապես, հոգեմաշ սպասումի ժամերն ու որերն անցան: Դա մայիսի 25-ին եր: Այդ որը, ինչպես և միշտ, յես թռչում եյի: Առավոտյան ժամի 11-ին ինձ գտան աերոդրոմում և հայտնեցին, վոր յես կանչված եմ պաշտպանության ժողկոմ



ընկ. Վորոշիլովի մոտ: Անհապաղ ժամանեցի ժողկոմատ, վորտեղ հանդիպեցի Չըկալովին և Լեվանեվսկուն: Այնտեղից մենք ուղևորվեցինք Կրեմլ:

Ժամի 16-ին մենք յերեքս հրավիրվեցինք ընկեր Ստալինի կաբինետը:

Հենց վոր ներս մտանք, Իոսիֆ Վիսսարիոնովիչը յերկար սեղանի հետևից վոտքի կանգնեց, վորի շուրջը նստած եյին ընկ. ընկ. Մոլոտովը, Վորոշիլովը, Լ. Կագանովիչը և Յեժովը, և, վողջունալի ժպտալով ընդառաջ յեկավ դեպի մեզ:

Բարևելով ընկ. ընկ. Մոլոտովի, Վորոշիլովի, Կագանովիչի ու Յեժովի հետ, մենք յերեքս նստեցինք սեղանի հակառակ կողմում: Յես շարունակեցի ուշադրությամբ դիտել սեղանի մոտ կանգնած ընկեր Ստալինին, այնուհետև դիտեցի բոլոր մյուս ընկերների դեմքերն ու արտաքինը:

Ներքուստ գոհ մնալով կուսակցության և կառավարության մեր ղեկավարների լավ ընդհանուր դրության համար, յես, ոգտըվելով հանդարտությունից, նայեցի չորս կողմս, ուշադրությամբ դիտելով ընկեր Ստալինի կաբինետը: Գրասեղանի վրա յես նկատեցի «ԱՆՏ—25»-ի մոդելը, վորը, ըստ

յերևույթին, ընկեր Ստալինին է մատուցված անցյալ տարվա թռիչքից հետո: Չեմ թագցնի, որ այդ մոմենտին հպարտությունն ու յերջանկությունն ինձ պատեց, ասես ինչ որ ավելի ջերմ ու ավելի ուրախ պարձավ այն գիտակցությունից, որ մենք գտնվում ենք մեր յերկրի մեծ ու նըշանավոր մարդկանց շրջանում:

Իոսիֆ Վիսսարիոնովիչը մեզ նայելով, ժպտադեմ հարցրեց.

— Ի՞նչ է, նորից յերկիրը չի բավականացնում: Նորից պատրաստվո՞ւմ եք թռչելու:

— Այո՛, ընկեր Ստալին, — ասաց Չկալովը, — ժամանակը մոտենում է, յեկել ենք կառավարության թույլտվությունը խնդրենք Հյուսիսային բևեռի վրայով թռիչք կատարելու մասին:

Սեղանի շուրջը նստածները բոլորը մեզ նայեցին ու թեթևակի ժպտացին:

— Իսկ ո՞ւր եք պատրաստվում դուք թռչել: Ձեզնից ո՞վ պետք է զեկուցում տա, — կրկին հարցրեց ընկեր Ստալինը:

— Այստեղ մի խումբ չի, ընկեր Ստալին, — նկատեց Կլիմենտ Յեփրեմովիչը և, ուրախ կերպով դեպի մեր կողմը աչքով



անելով, ավելացրեց, որ այստեղ միայն Բայդուկովն է նստած յերկու աթոռի վըրա — նրան և՛ Լևանևսկին է խնդրում, և՛ Չկալովն է խնդրում իրենց նավակազմի մեջ:

— Ահա՛, խմբավորումներ, — կատակով ասաց Իոսիֆ Վիսսարիոնովիչը և մի անգամ էլ ուշադրությամբ նայեց մեզ: — Դե՛հ, սկսենք, ընկեր Չկալով:

Չկալովը հանգիստ պատմեց մեր պլանները, թույլտվություն խնդրեց «ԱՆՏ—25»-ով Հյուսիսային բևեռի վրայով դեպի Ամերիկա թռիչք կատարելու համար:

— Նավակազմը — մեր անցյալ տարվա յեռյակը, — ասաց Չկալովը, — պատրաստ է թռիչքի համար և «ԱՆՏ—25» ինքնաթիռը նույնպես պատրաստված է:

Այնուհետև արտահայտվեց ընկ. Լևանևսկին, թույլտվություն խնդրելով նույնպիսի թռիչքի համար՝ բայց 4 մոտորանոց մեքենայով: Հաջորդ խոսքն իմս էր: Յես բացատրեցի, որ իմ վերջնական ընտրությունը կանգ է առել «ԱՆՏ—25»-ի վրա և իմ կարծիքն արտահայտված է այն հայտարարության մեջ, որ մենք Չկալովի հետ միասին կառավարությանը ներկայա-

ցել ենք թռիչքի մասին։ Յես ասել եմ այն մասին, որ «ԱՆՏ—25»-ը, չնայած նրա կոնստրուկցիայի որոշ չափով հնացածությանը, միանգամայն կարող է հեռավորության ռեկորդ — ամենադժվար ավիացիոն ռեկորդ սահմանել, որ ժամանակը խիստ նպաստում է թռիչքին, հաշվի առնելով բևեռային էքսպեդիցիայից ոգնություն ստանալու հսկայական հնարավորությունները։

Յերբ մենք բավականաչափ խոսեցինք, ընկեր Ստալինը դիմեց իր զինակիցներին.

— Դե՛հ, ինչ, թույլատրե՞նք թռիչքը։

Ընկ. ընկ. Մոլոտովը, Վորոշիլովը, Կագանովիչն ու Յեժովը մեկեն պաշտպանեցին Ստալինին և գործն սկզբունքորեն կանխորոշվեց։ Ընկեր Ստալինը փոքր ինչ մտածելուց հետո, ասաց, որ այնուամենայնիվ հարկավոր է կանչել ընկ. ընկ. Ալկսնիսին ու Մ. Կագանովիչին և, որպես ավիացիայի անմիջական ղեկավարների, հարցնել նրանց կարծիքը։

Սպասելով ռազմա-օդային ուժերի պետի և ավիացիոն արդյունաբերության ղեկավարի գալուն, ընկեր Ստալինը սկսեց հարց ու փորձ անել մեր փորձարկած ինքնաթիռների մասին։



Ինձ, մասնավորապես, հարկ յեղավ պատմել կոնստրուկտոր Բոլխովիտինովի մեքենայի մասին, վորով մենք վերջերս միջազգային յերկու ռեկորդ սահմանեցինք։ Այնուհետև խոսակցություն սկսվեց մեր կործանիչների մարտական հատկությունների մասին, և այդտեղ ընկեր Ստալինն ու Վորոշիլովը յերևան բերին իրենց ընդունակությունը նկատելու այնպիսի վճռողական մանրուքներ, վորոնց մասին վոմանք յերբեմն հարկավոր չեն համարում խոսել։ Ամուր և հուսալի պաշտպանության և լավ ավիացիայի հոգսը դեռ յերկար ժամանակ կարմիր թելի պես անցնում եր ընկեր Ստալինի հարցերում, դիտողություններում և պատմածներում։

Աննկատելիորեն անցանք ամերիկյան ինքնաթիռների վորակի թեմային։ Ընկեր Ստալինը մանրամասնորեն հետաքրքրվում եր, թե ինչ կարելի յե վերցնել ամերիկյան ավիացիայից, ինչ է հարկավոր սովորել նրանցից։ Լևանևսկին մանրամասն պատմեց ամերիկյան ինքնաթիռների շինարարության մասին, նրա այնտեղ գնած մեքենաների մասին։

Բարեկամական զրույցի ժամանակ մենք

Համեմատեցինք մեր ինքնաթիռներն ամերիկյան ինքնաթիռների հետ, գտնելով, վոր վերջիններս ունեն լավ դրվագում և ուսանելի մանրուքներ, վորը մենք պետք ե ընդօրինակենք:

Խոսակցությունը տևեց արդեն մեկուկես ժամից ավելի: Ընկեր Ստալինը յերբեմն-յերբեմն մոտենում եր ժողկոմներից վորևե մեկին, զանազան նշաններ եր անում թղթերում, ապա խոսակցելով ընկ. Մոլոտովի հետ, նորից սկսեց քայլել կաբինետում, զրուցելով դեպի բևեռ կատարված եքսպեդիցիայի մասին:

Ջերմորեն անդրադառնալով բևեռայինների խիզախ կոլեկտիվի մասին, ընկեր Ստալինը նկատեց, վոր այժմ, հավանորեն, մեզ համար հեշտ կլինի թռչել Հյուսիսային բևեռի վրայով:

— Ընկե՛ր Ստալին, — ծիծաղելով ասաց Չկալովը, — մեզ համար այդ «ավելի վատ ե».— չե՞ վոր Պապանինը բևեռից մեզ կտա շարունակ վատ ու վատ յեղանակ... այդպես յերբեք ել չես թռչի...

— Ա՛յ քեզ բան: Մենք կարծում եյինք —ավելի լավ կլինի, իսկ ահա բանից դուրս ե գալիս, վոր ոդաչուների համար ավելի



լավ ե իսկի թռիչք չկատարել դեպի բևեռը, — կատակով ասաց ընկեր Ստալինը, դառնալով Մոլոտովին:

Ընկ. Մոլոտովը, թողնելով իր գործերը, նայեց ընկ. Չկալովին և, ժպտալով մի կողմ դրեց թղթապանակը: Այդ ժամանակ ներս մտավ ընկ. Մ. Կագանովիչը, վորին Ստալինը միանգամից դեմ առ դեմ հարց տվեց, թե նա ինչ կարծիքի յե Հյուսիսային բևեռի վրայով թռիչք կատարելու մասին:

Միխաիլ Կագանովիչը նայեց մեզ և, հիշելով, թե ինչպես մենք նրան շատ անգամ պաշտպանել ենք մեր պլաններով հանդերձ, մեկեն ասաց իր դրական կարծիքը:

Մի քանի րոպեյից հետո ներս մտավ ընկ. Ալկսնիսը և միևնույն հարցը դեմ առ դեմ նրան տվեց ընկեր Ստալինը:

— Ի՞նչպես, կարելի՞ յե Հյուսիսային բևեռի վրայով դեպի Ամերիկա թռչել:

— Այո՛, յես կարծում եմ, այս տարի պայմանները միանգամայն նպաստավոր են: Միայն թե ինչո՞վ թռչել և ո՞վ պետք ե թռչի,— պատասխանեց Ալկսնիսը:

— Ահավասիկ Չկալովը և Բայդուկովը

նոլից ուզում են «ԱՆՏ—25»-ով թռչել, ասաց ընկեր Ստալինը:

— Պաշտպանում եմ, — պատասխանեց ոդային ուժերի պետը:

— Ե՞հ, ինչ, նշանակում է հարկավոր է գրի՞ առնել մեր վորոշումը, — հարցրեց ընկեր Ստալինը, դիմելով բոլորին:

Ընկ. Մոլոտովը սկսեց գրի առնել կառավարության վորոշումը Հյուսիսային բևեռի վրայով դեպի Ամերիկա թռիչք կատարելու մասին: Արդեն առաջին կետը ձևակերպվել ու գրի յեր առնվել, յերբ ընկեր Ստալինն առաջարկեց ևս մի կետ, այն է՝ նախակազմին պարտավորեցնել, վորպեսզի անբարենպաստ պայմանների դեպքում նա վայրեջք կատարի Կանադայի վորևէ կետում, իսկ նախակազմին վտանգ սպառնալու դեպքում — անմիջապես վայրեջք կատարի:

Ինչպե՜ս հուզեց մեզ այդ իմաստուն, ստալինյան վերաբերմունքը դեպի մարդիկ: Մարդու մասին հոգատարությունը միանգամ ևս ցայտուն կերպով արտահայտվեց կոնկրետ փաստով, վորը ցույց տրվեց յերկրորդ կետը մտցնելով կառավարության վորոշման մեջ:



Յեվ այդպես, վճիռը կայացված է: Կուսակցության և կառավարության սիրելի առաջնորդների մեջ մենք մնացինք յերեք ժամ: Վորքա՜ն թանկագին ժամանակ մենք խլեցինք նրանցից: Մենք շտապում ենք վոտքի կանգնել: Շնորհակալություն հայտնելով ցույց տրված ուշադրության համար, պարզ ու հասարակ կերպով և ջերմագին հրաժեշտ ենք տալիս ընկերներ՝ Ստալինին, Մոլոտովին, Վորոշիլովին, Կագանովիչին ու Յեժովին և, ուրախացած մեր առաջնորդների ու մեր Հայրենիքի կողմից ցույց տրվող մեծ վստահությունից, մեկնում ենք աերոդրոմ, վորտեղ անգարում կանգնած է «ԱՆՏ—25» մեծ կարմրաթև թռչունը:

Անցյալ տարվա Ստալինյան մարշրուտը շարունակված է դեռ մի քանի հազար կիլոմետր Արկտիկայի ու Ամերիկայի տարածությունների վրայով, պրոլետարական պետության սրտից — Մոսկվայից դեպի ԱՄՆ:

1937 թ. հունիսի 6.
Շչելկովո

Ա. Վ. ԲԵԼՅԱԿՈՎ

ԽՈՐՀՐԴԱՅԻՆ ՄԻՈՒԹՅԱՆ ՀԵՐՈՍ

# ՕԴԱՅԻՆ ՆԱՎԱԳՆԱՑՈՒԹՅԱՆ ՄԵԹՈԴՆԵՐԸ

Մենք կատարում ենք մեր թռիչքը ԽՍՀՄ-ից դեպի Ամերիկա «ԱՆՏ—25» ինքնաթիռով: Այդ նույն մեքենան է, որով 1936 թվականին մենք Ստալինյան մարշրուտով թռիչք կատարեցինք Մոսկվայից Ֆրանց—Իոսիֆ յերկրի վրայով դեպի Պետրոպավլովսկ (Կամչատկայի վրա) և Ուդդ կղզին (այժմ Չկալովի կղզին):

Անցյալ տարվա թռիչքի ժամանակ մենք նշանակալից փորձ կուտակեցինք և որոշ թերություններ յերևան բերինք ինքնաթիռի ներքին սարքավորման մեջ: Այդ թերություններն այժմ վերացված են: Այս տարի



մենք թռիչք կկատարենք ունենալով փոքր ինչ ավելի ընդարձակ, հարմար ու տաք կաբին: Նավակազմի աշխատանքում պարտականությունների և հերթականության պատշաճ բաշխում կատարվելու դեպքում մեզ համար հնարավորություն կստեղծվի պահպանել մեր ուժերը ամբողջ թռիչքի ընթացքում և խուսափել ավելորդ գերհոգնածությունից:

Փոխակերպումները հիմնականում հանգել են այն բանին, որ մենք այժմ ունենք փոքրացրած և լավ, տաք մեկուսացումով օժտված յուղի բակեր: Դրանք մեզ համար յուղը բավականաչափ տաք կպահեն ամբողջ թռիչքի ընթացքում, իսկ այդ զգալիորեն կդյուրացնի ֆիզիկական աշխատանքը՝ յուղը գլխավոր բակից ծախսման բակի մեջ լցնելիս:

Այժմ մենք ունենք նաև կաբինի ջեռուցման բարելավված սիստեմ, որը մեզ թույլ է տալիս յոլա գնալ համեմատաբար թեթև հագուստով և ցուրտ չզգալ, ինչպես այդ յեղավ անցյալ թռիչքի ժամանակ:

Այս անգամ մենք կարող ենք հրաժարվել թթվածնի խիստ խնայողություն անելուց, ինչպիսի խնայողություն կիրառում եյինք

1936 թվականի թռիչքի ընթացքում, վորովհետև թթվածնի պաշարները մեր մեքենայում խիստ ավելացվել են:

Վերջապես, հանգստի համար ինքնաթիռում չինված է քնելու մի տեղ: Նախորդ թռիչքի փորձը ցույց տվեց, վոր 12 ժամվա ընթացքում անընդհատ աշխատանք կատարելը հոգնեցուցիչ է: Անհրաժեշտ է ավելի համախակի հերթափոխվել: Ներկա թռիչքի ընթացքում մենք յենթադրում ենք անընդհատ աշխատանք սահմանել յուրաքանչյուրի համար միայն 6 ժամ տևողությամբ, վորից հետո մեզնից յուրաքանչյուրը յերեք ժամ հանգստանում է:

Աշխատանքի կարգն ոդանավը գետնից բարձրանալուց անմիջապես հետո այսպես է — նավակազմի հրամանատար Վ. Պ. Չկալովն առաջին 6 ժամը վարում է ինքնաթիռը: Գետնից բարձրանալը և թռիչքի առաջին ժամերն ամենապատասխանատուն են: Ինքնաթիռը ծանրաբեռնված է, արահետով թափ առնելու յերկարությունը հսկայական է, արագ վերամբարձությունը փոքր է: Մոտորի աշխատանքը լարուն է: Այդ ճակատամասը պահանջում է հսկայական հմտություն, հիանալի տեխնիկա և



ինքնաթիռը վարելու գործում մեծ պատասխանատվություն:

Առաջին 3 ժամը յես հանգստանալու յեմ: Գ. Ֆ. Բայդուկովը կատարելու յե շտուրմանի և կապի աշխատանքը: Թռիչքի ըսկըզբից յերեք ժամ հետո յես կգրավեմ իմ տեղը և ընկ. Բայդուկովին հանգիստ կտամ:

Այդպիսով այդ 6 ժամի ընթացքում մենք յերկուսս հանգիստ կունենանք յերեքական ժամ: Թռիչքի սկզբից 6 ժամ հետո ընկ. Բայդուկովը կգրավի առաջին սավառնորդի տեղը, իսկ Վալերի Պավլովիչը կունենա յերեք-ժամյա հանգիստ: 9 ժամից հետո մենք կրկին կանցնենք սկզբնական դրությանը — ընկ. Չկալովը կլինի առաջին սավառնորդային նստատեղում, ընկ. Բայդուկովը պահնորդություն կանի վորպես շտուրման և ռադիստ, իսկ յես կհանգստանամ: Յեթե մեզ հաջողվի պահպանել աշխատանքի և հանգստի այս կարգը (այսինքն՝ յեթե վորևէ հանգամանքներ չխանգարեն), ապա ուրեմն մենք հույս ունենք բավարար չափով պահպանել մեր ուժերը թռիչքի ամբողջ ընթացքում:

«ԱՆՏ —— 25» ինքնաթիռի նավագնա-

ցության սարքավորումը զգալի չափով մնացել է նույնը, ինչպիսին նա էր նախորդ թռիչքի ժամանակ: Փոքրիկ փոփոխություններ են կատարվել: Օրինակ՝ յերկրորդ ոդաչուի գործիքային տախտակի վրա գիրոմագնիտային կողմնացույցի փոխարեն դրել ենք գիրո-կիսակողմնացույց—գիրոսկոպիկական գործիք, վորը հնարավորություն է տալիս կարճ ժամանակամիջոցում (մինչև 15 րոպե) պահպանել առաջադրված ուղղությունն առանց մագնիտային կորեկցիայի ոգնության: Այդ արված է այն դեպքի համար, յեթե մագնիտային բևեռի մոտերքում բոլոր կողմնացույցները, ի թիվս վորոց նաև գիրոմագնիտային կողմնացույցը, վոչ ճիշտ աշխատեն:

Հետևի նստատեղում գիրոմագնիտային կողմնացույցի բացակայությունը փոխարինելու համար յերկրորդ ոդաչուի գործիքային տախտակի վրա դրել ենք մեր խորհրդային, նոր կոնստրուկցիա ունեցող, մագնիտային կողմնացույց: Մնացած բաներում գործիքները մնացել են նախկին տիպի և ապահովում են ինքնաթիռը կուրորեն վարելու հնարավորությունը (կան ավիահորիզոններ, շրջադարձի ցուցակ, վարիոմետր):



Աստղաբաշխական կողմնորոշման համար ինքնաթիռն ունի արևի ուղղացույց, վորը ինժեներ Սերգեյեվն է հորինել և վորը պատրաստված է ճշգրիտ արդյունաբերության գործարաններից մեկում: Մենք ունենք ավիացիոն սեքստանտ, վորը խորհրդային արտադրությունն է տվել և բոլոր այն պարագաներն ու աղյուսակները, վորոնք անհրաժեշտ են իր գտնված տեղը արևի, լուսնի և աստղերի վերաբերմամբ դիտումներ կատարելու միջոցով հաշվելու համար: Ժամանակի ճիշտ հաշվումներ կատարելու համար, վորն անհրաժեշտ է թռիչքի ժամանակ և հատկապես աստղաբաշխական կողմնորոշման ժամանակ, մենք ունենք լավ ստուգված խրոնոմետր:

Շտերնբերգի անվան աստղաբաշխական ինստիտուտն անցյալ տարվա որինակով մեզ համար պատրաստեց արևի ու լուսնի բարձրությունների և ազիմուտների նախահաշվարկման աղյուսակներ՝ առաջիկա ճանապարհի վրա գտնվող վորոշակի, նախապես մեր կողմից ընտրված, կետերի համար:

Այն հնարավորությունների տեսակետից, վոր ունի աստղաբաշխական կողմնորոշու-

մը, խիստ անհրաժեշտ է ունենալ արևի ու լուսնի միաժամանակյա դիտումներ: Դիտողի տեսողության դաշտում արևի ու լուսնի այդպիսի միաժամանակյա գտնվելը լինում է վոչ ավելի հաճախ քան ամիսը յերկու անգամ: Յուրաքանչյուր ժամանակաշրջանի տևողությունը մեկից մինչև մի քանի օր է: Ընդսմին շատ կարևոր է, վոր լուսինն ունենա բավականաչափ մեծ դրական թեքում, այսինքն, տեսանելի լինի հորիզոնում ճանապարհի մեծ մասի ընթացքում: Սակայն, յեթե յեղանակի պայմանները թույլ չեն տա մեզ թռիչքն սկսել աստղաբաշխական կողմնորոշման համար հարմար ժամկետներում, մենք ստիպված կլինենք հրաժարվել այդ հարմարությունից և բավականանալ միմիայն արևի վերաբերմամբ դիտումներ կատարելով:

Անցյալ տարվա թռիչքի ժամանակ այդ դիտումները բավականաչափ հուսալի նյութ տվին ինքնաթիռի գտնված տեղի և առաջ շարժման մասին: Արևի ուղեցույցի հետ միասին առած սեքստանտը շտուրմանին միջոցներ է տալիս առանց յերկիրը նշմարելու վորոշել ինքնաթիռի գտնված տեղը և ցույց տալ ոդաչուին հետագա թռիչքի ուղղությունը:



Ինչո՞վ է ապահովված ռադիոոդագնացությունը: Ինքնաթիռն օժտված է ռադիոկողմնացույցով, վորը թույլ է տալիս թռչել դեպի յերկրային աշխատող ռադիոկայանը, յեթե ճիշտ հայտնի չէ նրա գտնված տեղը: Ի տարբերություն անցյալ տարվա, մեր ռադիոկողմնացույցն ունի շրջադարձիկ շրջանակ, վորը թույլ է տալիս հաշվառելու ինքնաթիռի տարումը քամուց: Այդ գլխավորապես դյուրացնում է ինքնաթիռի վարումը ռադիոյով և ազատում է դեպի կայանն աղեղնաձև ճանապարհ կատարելուց, վորը սովորաբար հարկ է լինում կատարել անշրջադարձիկ շրջանակ ունենալու դեպքում:

Յերկրի հետ կապ պահպանելու համար ինքնաթիռն ունի հատուկ պատրաստած «ՌՌԴ» տիպի ռադիոկայան: Նա բաղկացած է կարճալիք հաղորդիչից, վորն աշխատում է 20-ից մինչև 40 և 50-ից մինչև 80 մետր ալիքներով ու բարձրորակ ընդունիչով: Ռադիոկայանը սնվում է ընդհանուր ինքնաթիռային ցանցից ստացվող ելեկտրաեներգիայով: Ելեկտրական հոսանքը տալիս է ավիացիոն մոտորի տակին հաստատ-

ված դինամո մեքենան: Այդ ռադիոկայանը լավ անուն վաստակեց նախորդ Թռիչքի ժամանակ և մենք հաշվում ենք, վոր նա, չնայած իր փոքր հզորությանը, լսելի կլինի հեռու տարածության վրա։

Մեր ճանապարհի առաջին տեղամասում — Մոսկվայից մինչև Բևեռային ծովը — մենք ոգտվելու յենք ոդային ավիացիայի սովորական մեթոդներով — Թռիչքը կատարվելու յե քարտեզով, կողմնացույցով և ժամերով : Վորովհետև այդ տեղամասում ամենալավագույն չափով ծանրաբեռնված ինքնաթիռը չի կարող մեծ բարձրության վրա գնալ, մեր խնդիրն այն է, վոր ընտրենք յեղանակի այնպիսի պայմաններ, վորոնց առկայության դեպքում վոչ մի ամպամածություն այստեղ խոչընդոտ չհանդիսանա ինքնաթիռի համար: Այդ պատճառով մենք հաշվում ենք, վոր կարելի կլինի քարտեզը համեմատել վայրի հետ, վորոշել իր գտնված տեղը և չակել ուղղությունը՝ նրանից չեղվելու դեպքում:

Ծովափ դուրս գալուց հետո, մենք կուղևորվենք դեպի Ֆրանց-Իոսիֆի յերկիրը՝ Բարենցովի ծովի վրայով: Այդ տեղամասում մագնիսային թեքումը դառնում է



արդեն նշանակալի: Այդ պատճառով մագնիսային կողմնացույցից հարկավոր կլինի զգուշությամբ ոգտվել: Մագնիսային թեքման փոփոխության անբավարար հաշվառքը կամ իր տեղը վոչ բավականաչափ ճիշտ վորոշելը (իսկ այստեղից էլ — սխալներ մագնիսային թեքման հաշվառքում) կարող են անցանկալի հետևանքների հասցնել։

Հենց վոր ինքնաթիռը դուրս գա այն միջօրեականի վրա, վորը թույլ է տալիս թռչելու դեպի Ֆրանց-Իոսիֆի Յերկիրը, մենք կոգտվենք արևի ուղեցույցով: Բացի դրանից, մենք հույս ունենք զգալի չափով հեշտացնելու մեր կողմնորոշումը, ոգտագործելով Ցանկության հրվանդանի և Ռուդոլֆի կղզու ռադիո փարոսը: Ո. Յու. Շմիդտի էքսպեդիցիայի ժամանակ Թռիչքին մասնակցած շտուրմանների վկայությամբ ռադիոփարոսներն այդ շրջանում շատ լավ լսվում են:

Միաժամանակ, Բարենցովի ծովը դուրս գալիս մենք կսկսենք ոգտվել ոդային աստղաբաշխությունից, այսինքն, արեգակի դիտումներ կկատարենք Թռիչքի յուրաքանչյուր ժամը մի անգամ: Յեթե լուսնյակ լինի, այդ դեպքում միաժամանակ

կշիռենք նաև լուսնյակի բարձրությունը։ Այդ դիտումները մեզ հնարավորություն կտան վերահսկելու, թե որտեղ է գտնըվում ինքնաթիռը՝ թռիչքից հետո յուրաքանչյուր ժամը մի անգամ և դրանով իսկ ավելի ճշգրիտ որոշելու մեր գտնված տեղը։

Թռչելով ու անցնելով Ֆրանց-Իոսիֆի Երկիրը, մենք կուղևորվենք Բևեռային Բասսեյնի կենտրոնով։ Մագնիսային կողմնացույցները կաշխատեն աստիճանաբար ավելի ու ավելի վատ։ Այդ պատճառով ինքնաթիռի ղեկավարման հիմնական միջոցըն այստեղ կհանդիսանա արևի ուղեցույցը։ Ամպամածության դեպքում մենք պետք է, ինչպես էլ թեկուզ լինի, նրանից ավելի վերև գնանք, որովհետև ամպերի տակին մենք միջոցներ չենք ունենա թռիչքի առաջադրված ուղղությունն ստուգելու։

Բևեռի մյուս կողմում, յեթե մագնիսային կողմնացույցները մինչև իսկ աշխատեն էլ, ուղղությունը բավականաչափ արագ կփոփոխվի։ Ընդամենը սկզբում ուղղությունը մոտ կլինի Նորդին (հյուսիսին) այսինքն, 0 աստիճանին։ Այնուհետև ուղղությունը կհասնի 20 աստիճանին, 40, 60,



վերջապես 90-ին, այսինքն, կթվա, թե ինքնաթիռը գնում է դեպի արևելք, յերբ փաստորեն նա ձգտում է դեպի հարավ։

Մագնիսային թեքումն այդ տեղամասում փոփոխվում է այնքան արագ, որ յեթե մագնիսային կողմնացույցները նույնիսկ չհրաժարվեն էլ աշխատելուց, նրանցից օգտվելը չափազանց դժվար կլինի։ Ինքնաթիռը, շեղվելով ճիշտ ճանապարհից, կարող է գրավել նավակայմի համար անհայտ տեղադրություն։ Դրա հետևանքով թեքման հետագա հաշվառքը սխալ կլինի և ինքնաթիռը կարող է զգալիորեն շեղվել ուղղությունից։ Բացի դրանից, մենք հույս չունենք ամբողջ ճանապարհի ընթացքում լավ յեղանակի հանդիպելու։ Ընդհակառակը, մեծ հավանականություն կա հանդիպելու հատկապես Կանադայի ափերում՝ Արկտիկայի սառն օդի ու միջին լայնության ավելի տաք օդի միջև գոյություն ունեցող հիմնական բաժանմանը։

Որպես կանոն, բաժանման այդ շերտի յերկայնությամբ ցիկլոններ են անցնում, որոնք բնորոշվում են հզոր ամպամածությամբ և ուժեղ քամիներով։ Չի բացառվում այդ ցիկլոնները շրջանցելու անհրա-

ժեշտությունը, յեթե ամպերի վերին սահմանը ավելի բարձր լինի, քան այդ մատչելի յե ինքնաթիռի համար:

Այստեղ մեծ դեր կխաղա այն բանը, յեթե նավակազմը կարողանա ժամանակին տեղյակ լինել Կանադայի հյուսիսային մասում գոյություն ունեցող յեղանակի դրության մասին: Այդ տեղեկությունները մենք հույս ունենք ստանալու ԱՄՆ-ի ու Կանադայի օդերևութաբանական սպասարկության միջոցով՝ Ամերիկա ուղարկած մեր հավատարմատարների օգնությամբ:

Պետք է յենթադրել, վոր Հյուսիսային Սառուցյալ Օվկիանոսի ամբողջ մակերևույթը բևեռից մինչև Կանադայի ափերը, ի թիվս վորի նաև Բոֆորի ծովը, ծածկված կլինի սառույցով:

Մայր-ցամաք դուրս գալուց հետո նավագնացության աշխատանքը դեռևս բավական դժվար է ու լարված: Բավական է ասել, վոր ինքնաթիռը կանցնի մագնիսային բևեռից 1000 կիլոմետրից պակաս տարածության վրա, և մագնիսային թեքումը Ամերիկյան մայր-ցամաքում բավական մեծ է: Հետևապես, այստեղ դեռ չի վերանում աստղաբաշխական կողմնորոշումն ա-



մենակայն կերպով օգտագործելու անհրաժեշտությունը:

Մայր-ցամաքով դեպի հարավ կատարվող հետագա առաջ շարժման ժամանակ հիմնական օրիենտիրներից մեկը կհանդիսանան Ժայռոտ լեռների լեռնաշղթաները, վորոնք կգտնվեն մեր ճանապարհից դեպի արևմուտք: Ինքնաթիռը հետզհետե կմոտենա լեռնաշղթաներին: Պիս գետն անցնելուց հետո այդ լեռնաշղթաները կկանգնեն մեր ճանապարհին դեմ հանդիման և մենք ըստիպված կլինենք թռչել անցնել դրանք, զգալի բարձրության վրայից (4–5 հազար մետր):

Այստեղ շտուրմանի աշխատանքի դժվարությունը կբարդանա նրանով, վոր գիշերը կարող է վրա հասնել մեզ: Թե վորտեղ կգտնվի ինքնաթիռը մութն ընկնելու մոմենտին, առայժմ դժվար է ասել: Այդ կախված է մեր դուրս գալու-թռչելու ժամանակից և, գլխավորապես, ամբողջ անցած ճանապարհին գոյություն ունեցած ճանապարհային արագություններից: Մինչդեռ ճանապարհային այդ արագությունը չի կարելի ճիշտ նախատեսել, քանի վոր նա կախված է հանդիպական, ուղեկից և կողմ-

քի քամիների ներգործությունից:

Յերբ մենք անցյալ տարի թռչում եյինք Ստալինյան մարշրուտով, այդ ժամանակ մենք հանդիպեցինք առանձին տեղամասերում մի ժամում 70 կիլոմետր արագություն ունեցող հանդիպական քամուն, իսկ մյուս տեղամասերում — 20-30 կիլոմետր արագություն ունեցող տեղական ուղեկից քամու: Ընդհանուր առմամբ քամու ներգործությունը նվազեցրեց ճանապարհային արագությունը, ոդայինի համեմատությամբ, միջին հաշվով մի ժամում 10—12 կիլոմետր:

Իհարկե ԽՍՀՄ—ԱՄՆ թռիչքի ժամանակ այդ հարաբերակցությունը պարտադիր չե: Մութը կարող ե վրա հասնել ինքնաթիռին ցանկացած լայնության վրա: Մեզ համար ձեռնտու յե, վոր մութը մեզ վրա տա ըստ հնարավորին ավելի հյուսիսում, վորովհետև ամառային ժամանակաշրջանում գիշերն այնտեղ ավելի կարճ ե, քան ավելի հարավային լայնություններում: Բոլորին հայտնի յե, վոր, որինակ, Լենինգրադում հունիսին նկատվում են, այսպես կոչված, լույս գիշերներ: Հետևապես, գիշերը 60 աստիճանի լայնության վրա մեզ համար քիչ զգալի կլինի: Սակայն վորքան ավելի հեռու, առաջ շարժվի ինքնաթիռը դեպի հարավ, այնքան ավելի յերկարատև ու ավելի մութը կլինի գիշերը: Այն բանից հետո, յերբ մենք դուրս կգանք Խաղաղ Ովկիանոսի ափերը, կողմնորոշման բոլոր դժվարությունները կվերջանան:

Խմբագիր՝ ԳԻՆՈ ՇԱՂԳԱՄՅԱՆ
Սրբ.՝ Մ. Սուրյան և Մ. Գևորգյան
Պատվեր № 57, հրատ. № 15
Գլավլիտի լիազոր № Շ— 1252    Տիրաժ 8000

ՀԿ(բ)Կ ԿԿ Հրատարակ. «Խորհրդային Հայաստան»-ի տպարան, Երևան



ԴԻՏՈՂՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ՀԱՄԱՐ

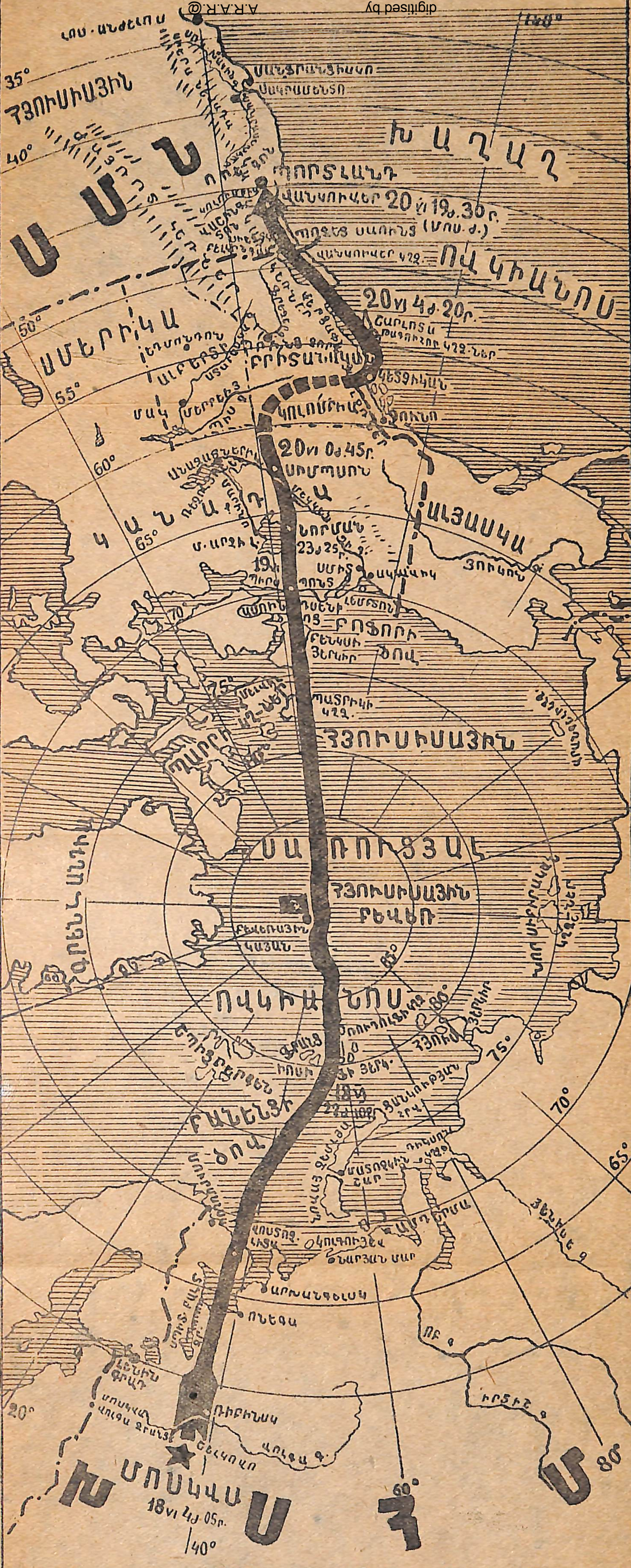
ԴԻՏՈՂՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ՀԱՄԱՐ

ԴԻՏՈՂՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ՀԱՄԱՐ

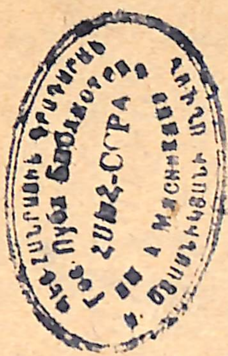
ԴԻՏՈՂՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ՀԱՄԱՐ

ԴԻՏՈՂՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ՀԱՄԱՐ

ԴԻՏՈՂՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ՀԱՄԱՐ




ՄՈՍԿՎԱ – ՀՅՈՒՍԻՍԱՅԻՆ ԲԵՎԵՌ – ԱՄԵՐԻԿԱՅԻ ՄԻԱՑՅԱԼ ՆԱՀԱՆԳՆԵՐ ՀԵՐՈՍԱԿԱՆ ԱՆՎԱՅՐԷՋՔ ԹՌԻՉՔԻ ՔԱՐՏԵԶԸ



ՀԿ (բ) Կ ԿԿ հրատարակչություն—«Խորհրդ. Հայաստան»

Շարունակվում է 1937 թ.
բաժանորդագրությունը

# „ԱԳԻՏԱՏՈՐԻ ԲԼՈԿՆՈՏ“

Լույս է տեսնում ամիսը 2 անգամ

Հ Կ (բ) Կ Կենտկոմի կուսպրոպագանդայի
և ագիտացիայի բաժնի հրատարակություն

ԲԱԺՆԵԳԻՆԸ՝

| | | |
|---|---|---|
| 12 ամիսը | . . . | 6 ռուբ. |
| 6 » | . . . | 3 » |
| 3 » | . . . | 1 ռ. 50 կ. |

Առանձին համարը՝ 25 կոպ.

Բաժանորդագրվելու համար դիմել՝
„Սոյուզպեչատ“-ի քաղաքային, շրջանային
բյուրոներին և փոստի բաժանմունքներին։